Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional

ANUARIO

Volumen IV: 1973

NACIONES UNIDAS
Nueva York, 1975

INDICE

Página

INTRODUCCIÓN v

Primera parte. Informes de la Comisión sobre sus períodos de sesiones anuales; observaciones y decisiones sobre los mismos

I. QUINTO PERÍODO DE SESIONES (1972); OBSERVACIONES Y DECISIONES SOBRE EL INFORME DE LA COMISIÓN

A. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD): extracto del informe de la Junta de Comercio y Desarrollo (22 de septiembre de 1971 — 25 de octubre de 1972) 3

B. Asamblea General: informe de la Sexta Comisión (A/8896) 3

C. Asamblea General: resoluciones 2928 (XXVII) y 2929 (XXVII), de 4 de diciembre de 1972 8

II. SEXTO PERÍODO DE SESIONES (1973)

A. Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones (Ginebra, 2 a 13 de abril de 1973) (A/9017) 11

B. Lista de documentos pertinentes no reproducidos en el presente volumen 28

Segunda parte. Estudios e informes sobre cuestiones concretas

I. COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERÍAS

A. Normas uniformes de derecho sustantivo 31

1. Nota del Secretario General: análisis de las observaciones y propuestas de los gobiernos sobre los artículos 56 a 70 de la Ley Uniforme sobre la Compraventa Internacional de Mercaderías (LUCI) (A/CN.9/WG.2/WP.15) 31

2. Informe del Secretario General: obligaciones del vendedor en la compraventa internacional de mercaderías: consolidación de la labor realizada por el Grupo de Trabajo y soluciones que se sugieren para los problemas por resolver (A/CN.9/WG.2/WP.16) 35

3. Informe del Grupo de Trabajo sobre la Compraventa Internacional de Mercaderías relativo a la marcha de los trabajos de su cuarto período de sesiones (Nueva York, 22 de enero a 2 de febrero de 1973) (A/CN.9/75) 63

4. Lista de documentos pertinentes que no aparecen reproducidos en el presente volumen 81

B. Condiciones generales de venta y contratos tipo 82

Informe del Secretario General: posibilidad de formular condiciones generales que comprendan una gama más amplia de productos (A/CN.9/78) 82

Página

II. PAGOS INTERNACIONALES
Títulos negociables
1. Grupo de Trabajo sobre Títulos Negociables Internacionales: proyecto de Ley Uniforme sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales; informe del Grupo de Trabajo acerca de la labor de su primer período de sesiones (Ginebra, 8 a 19 de enero de 1973) (A/CN.9/77) 105
2. Informe del Secretario General, anexo (A/CN.9/WG.IV/WP.2): texto del proyecto de Ley Uniforme sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales 121
3. Lista de documentos pertinentes que no aparecen reproducidos en el presente volumen 132

III. ARBITRAJE COMERCIAL INTERNACIONAL
1. Informe del Secretario General: resumen de los comentarios de los miembros de la Comisión sobre las propuestas del Relator Especial sobre el arbitraje comercial internacional (A/CN.9/79) 133
2. Lista de documentos pertinentes que no aparecen reproducidos en el presente volumen 139

IV. REGLAMENTACIÓN INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO
1. Informe del Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo acerca de la labor realizada en su cuarto período (extraordinario) de sesiones (Ginebra, 25 de septiembre a 6 de octubre de 1972) (A/CN.9/74) 141
2. Documento de trabajo de la Secretaría, anexo I al informe del Grupo de Trabajo (A/CN.9/74): planteamientos de las decisiones básicas en la política de distribución de los riesgos entre el propietario de la carga y el porteador 150
3. Documento de trabajo preparado por la Secretaría, anexo II al informe del Grupo de Trabajo (A/CN.9/74): cláusulas de arbitraje en los conocimientos de embarque 160
4. Informe del Secretario General, segundo informe sobre responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque (A/CN.9/76/Add.1) 164
5. Informe del Grupo de Trabajo sobre la Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo acerca de la labor realizada en su quinto período de sesiones (Nueva York, 5 a 16 de febrero de 1973) (A/CN.9/76) 207
6. Lista de documentos pertinentes que no aparecen reproducidos en el presente volumen 220

V. ACTIVIDADES DE OTRAS ORGANIZACIONES
Informe del Secretario General: actividades en curso de las organizaciones internacionales en relación con la armonización y la unificación del derecho mercantil internacional (A/CN.9/82) 223

Lista de documentos de la CNUDMI 231

Bibliografía 237

INTRODUCCION

Este es el cuarto volumen de la serie de Anuarios de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI)[1]. El tercer volumen corresponde al período comprendido entre abril de 1971 y el fin del quinto período de sesiones de la Comisión, celebrado en mayo de 1972. Este volumen abarca el período comprendido entre mayo de 1972 y el final del sexto período de sesiones de la Comisión, celebrado en abril de 1973.

El presente volumen, de acuerdo con la estructura establecida en los volúmenes anteriores, consta de dos partes. La primera parte completa la presentación de documentos relativos al informe de la Comisión sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones, mediante la inclusión del material de que aún no se disponía cuando se preparó el manuscrito del tercer volumen, por ejemplo, el material relativo a las medidas adoptadas por la Asamblea General. La primera parte incluye también el informe de la Comisión sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones.

La segunda parte reproduce la mayoría de los documentos que se examinaron en el sexto período de sesiones; el material está organizado de acuerdo con los temas prioritarios de la Comisión: compraventa internacional de mercaderías, pagos internacionales, arbitraje comercial internacional y reglamentación internacional del transporte marítimo. Estos documentos incluyen informes de los Grupos de Trabajo de la Comisión, análisis de los comentarios y propuestas presentados por los gobiernos e informes del Secretario General. Al final de cada sección hay referencias a los documentos que no se han incluido en este volumen.

Una bibliografía de los escritos recientes relacionados con la labor de la Comisión constituye la parte final del Anuario.

---

[1] *Anuario de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional* (en adelante, citado como Anuario de la CNUDMI), *volumen I: 1968–1970* (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.71.V.1); *volumen II: 1971* (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta S.72.V.4) y *volumen III: 1972* (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta S.73.V.6).

B. Asamblea General: informe de la Sexta Comisión (A/8896)**

INDICE

		Párrafos
I.	INTRODUCCIÓN	1–4
II.	PROPUESTAS	5–7
III.	DEBATE	8–44
	A. Observaciones generales sobre el informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional y sus métodos de trabajo	9–12
	B. Compraventa internacional de mercaderías	13–24
	C. Reglamentación internacional del transporte marítimo	25–28
	D. Pagos internacionales	29–35
	E. Arbitraje comercial internacional	36–37
	F. Capacitación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional	38–40
	G. Labor futura	41–44
IV.	VOTACIÓN	45–47
	RECOMENDACIÓN DE LA SEXTA COMISIÓN	48

** 21 de noviembre de 1972, *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo séptimo período de sesiones, Anexos,* tema 86 del programa.

I. Introducción

1. En su 2037a. sesión plenaria, celebrada el 23 de septiembre de 1972, la Asamblea General incluyó el tema titulado "Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones"[1] como tema 86 en el programa de su vigésimo séptimo período de sesiones, y lo asignó a la Sexta Comisión para que lo examinara e informara al respecto.

2. La Sexta Comisión examinó el tema en sus sesiones 1328a. a 1336a., celebradas del 10 al 18 de octubre de 1972, y en sus sesiones 1345a. y 1354a., celebradas el 27 de octubre y el 8 de noviembre de 1972, respectivamente.

3. En la 1328a. sesión, celebrada el 10 de octubre de 1972, el Sr. Jorge Barrera Graf (México), Presidente de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) durante su quinto período de sesiones, presentó el informe de la citada Comisión sobre la labor realizada en dicho período (A/8717 y Corr.1)[2].

4. En la 1354a. sesión, celebrada el 8 de noviembre, el Relator de la Sexta Comisión planteó la cuestión de si la Sexta Comisión deseaba incluir en su informe a la Asamblea General un resumen de las opiniones expresadas durante el debate sobre el tema 86 del programa. Después de referirse al párrafo *f*) del anexo a la resolución 2292 (XII) de la Asamblea General, de 8 de diciembre de 1967, el Relator informó a la Comisión de las consecuencias financieras de la cuestion. En la misma sesión, la Comisión decidió que, habida cuenta de la índole del asunto, el informe sobre el tema 86 del programa debía incluir un resumen de las principales corrientes de opinión manifestadas durante el debate.

II. Propuestas

5. En la 1345a. sesión, celebrada el 27 de octubre de 1972, el representante de Ghana presentó un proyecto de resolución sobre el informe de la CNUDMI del que eran patrocinadores Australia, Canadá, Ghana, Grecia, Guyana, Japón, Kenia y Noruega (A/C.6/L.861). En el curso de su presentación, el representante de Ghana, en nombre de los patrocinadores, revisó verbalmente el proyecto de resolución y presentó ulteriormente una nueva versión (A/C.6/L.861/Rev.1), que difería de la original únicamente en que en el párrafo 2 de la parte dispositiva se habían sustituido las palabras "mejorar sus métodos de trabajo" por las palabras "aumentar la eficiencia de sus métodos de trabajo". En la misma sesión, Egipto, España, Haití, Hungría, India, Singapur, Uruguay y Zaire se sumaron a la lista de patrocinadores del proyecto de resolución. En la 1354a. sesión, celebrada el 8 de noviembre, Rumania se agregó igualmente a la lista de patrocinadores del proyecto de resolución. La Sexta Comisión aprobó sin objeciones el proyecto de resolución revisado.

(*Para el texto, véase infra párr. 48, proyecto de resolución I.*)

6. En la misma sesión, el representante de Ghana presentó un proyecto de resolución sobre una propuesta conferencia internacional de plenipotenciarios sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías, del que eran patrocinadores Australia, Egipto, España, Ghana, Grecia, Guyana, India, Indonesia, Japón, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Rumania y Sudán (A/C.6/L.864). Durante la sesión, Kenia, Noruega y Singapur se sumaron a la lista de patrocinadores. La Sexta Comisión aprobó el proyecto de resolución sin enmiendas.

(*Para el texto, véase* infra *párr. 48, proyecto de resolución II.*)

7. La exposición de las consecuencias administrativas y financieras del proyecto de resolución contenido en el documento A/C.6/L.864 figura en el documento A/C.6/L.865 y Corr.1.

III. Debate

8. Las principales corrientes de opinión manifestadas en la Sexta Comisión con respecto al tema se resumen en las secciones A a G *infra*. La sección A se refiere a las observaciones generales sobre el informe de la CNUDMI y sus métodos de trabajo. Las secciones siguientes, relativas a temas determinados del programa de trabajo de la CNUDMI, llevan los siguientes epígrafes: Compraventa internacional de mercaderías (sección B), Reglamentación internacional del transporte marítimo (sección C), Pagos internacionales (sección D), Arbitraje comercial internacional (sección E), Capacitación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional (sección F) y Labor futura (sección G).

A. *Observaciones generales sobre el informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional y sus métodos de trabajo*

9. La mayoría de los representantes que usaron de la palabra expresaron su aprecio por el rápido y sustancial progreso logrado por la CNUDMI hacia la unificación y armonización del derecho mercantil internacional. Se expresó la opinión de que su quinto período de sesiones había sido particularmente productivo y había dado por resultado realizaciones concretas y de significación. Se subrayó que, al eliminar o reducir los obstáculos jurídicos a la corriente del comercio internacional, la CNUDMI contribuiría en gran medida al crecimiento económico de todas las naciones y al desarrollo de relaciones amistosas entre los Estados.

10. Varios representantes se manifestaron complacidos por los métodos de trabajo de la CNUDMI y la forma pragmática y flexible en que había venido desempeñando sus tareas. Otros, si bien reconocieron los esfuerzos realizados por la CNUDMI en su quinto período de sesiones para aumentar la eficiencia de sus

[1] Véase Anuario de la CNUDMI, volumen III: 1972, primera parte, II, A.

[2] Esta presentación se hizo en cumplimiento de una decisión adoptada por la Sexta Comisión en su 1096a. sesión, celebrada el 13 de diciembre de 1968. Véase *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo tercer período de sesiones, Anexos*, tema 88 del programa, documento A/7408, párr. 3.

métodos de trabajo, opinaron que todavía era posible mejorarlos. A este respecto, varios respresentantes tomaron nota con reconocimiento de la propuesta de España relativa a los métodos de trabajo de la CNUDMI[3], con especial referencia a la necesidad de encargar los trabajos de redacción a grupos pequeños que celebrasen reuniones durante períodos más prolongados, y expresaron la esperanza de que se le prestase debida atención en el sexto período de sesiones de la CNUDMI.

11. Varios representantes opinaron que, a fin de lograr un progreso rápido y equilibrado en todas las cuestiones incluidas en su programa de trabajo, la CNUDMI debía utilizar en mayor medida los conocimientos especializados de sus miembros y de los servicios de las organizaciones internacionales con competencia especial en estas esferas. Se sugirió también que los grupos de trabajo se reunieran con más frecuencia y por períodos más prolongados entre los períodos de sesiones de la CNUDMI. Sin embargo, algunos representantes previnieron contra el empleo excesivo de grupos de trabajo entre los períodos de sesiones, en razón de los gastos que suponían.

12. Un representante indicó que, si bien la preparación de normas sustantivas uniformes respecto de diversas cuestiones que la CNUDMI tenía ante sí era una técnica de unificación útil, no debían pasarse por alto otros métodos, tales como la armonización de las normas conflictuales. Se sugirió también que la CNUDMI no limitase su atención a la revisión de las normas contenidas en convenciones existentes, sino que procurase también formular instrumentos nuevos.

B. *Compraventa internacional de mercaderías*

13. Todos los representantes que hablaron sobre el tema acogieron complacidos el proyecto de artículos sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías que había preparado la CNUDMI (véase A/8717 y Corr.1, párr. 21). Se expresó la opinión de que el proyecto de artículos constituía una contribución importante al objetivo de unificar y armonizar un campo importante del derecho mercantil internacional. La CNUDMI y su Grupo de Trabajo sobre los plazos y la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías fueron elogiados por la rapidez con que prepararon el proyecto de artículo, y por el espíritu de transacción y concesión que reinó en todas sus deliberaciones.

14. Varios representantes declararon que, aunque tenían algunas reservas acerca de ciertas disposiciones del proyecto de artículos sobre la prescripción, opinaban que el proyecto en conjunto constituía una buena base para proseguir las deliberaciones en un foro apropiado con miras a concertar una convención internacional sobre la materia. A este respecto, se tomó nota con satisfacción de que la CNUDMI había decidido distribuir el proyecto de artículos, junto con un comentario sobre él, a los gobiernos y a las organizaciones internacionales interesadas para que formularan observaciones y propuestas. También se tomó nota de que se había pedido al Secretario General que preparara una recopilación analítica de las observaciones y propuestas que recibiera, y que la presentara a los gobiernos y a las organizaciones internacionales interesadas.

[3] A/CN.9/L.22.

15. En vista del carácter sumamente técnico y especializado del proyecto de artículos, muchos representantes apoyaron la recomendación de la CNUDMI de que la Asamblea General convocara una conferencia internacional de plenipotenciarios para elaborar, sobre la base del proyecto de convención aprobado por la CNUDMI, una convención sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías. Teniendo en cuenta el llamamiento hecho por el Secretario General en favor de la limitación de los gastos presupuestarios de las Naciones Unidas, algunos representantes estimaron que la conferencia propuesta debía celebrarse en Nueva York.

16. Algunos representantes opinaron que tal vez sería prematuro convocar tal conferencia de plenipotenciarios, puesto que la CNUDMI no había podido llegar a un consenso sobre varias disposiciones del proyecto de artículos. En consecuencia, se sugirió que la cuestión de convocar la conferencia se aplazara hasta el año próximo y que la CNUDMI tratara entre tanto de llegar a un acuerdo sobre esas disposiciones a la luz de las observaciones y propuestas de los gobiernos de las organizaciones internacionales interesadas.

17. Algunos representantes expresaron la opinión de que existía una estrecha relación entre la labor de la CNUDMI sobre normas uniformes para la compraventa internacional de mercaderías y el proyecto de artículos sobre la prescripción. Por consiguiente, se sugirió que la convocación de una conferencia internacional de plenipotenciarios se aplazara hasta que la CNUDMI hubiera terminado su labor relativa a la ley uniforme sobre la compraventa internacional de mercaderías, a fin de que los proyectos de artículos sobre los dos temas pudieran examinarse en una sola conferencia. A juicio de otros representantes, el proyecto de artículos sobre la prescripción debía ser tratado por una conferencia internacional de plenipotenciarios lo antes posible, independientemente de la labor de la CNUDMI sobre la ley uniforme sobre compraventa, puesto que los dos instrumentos se referían a asuntos distintos: el primero, al período de prescripción de las actuaciones judiciales, y el segundo, a los derechos y deberes sustantivos de las partes en casos en que la acción no hubiese prescrito. Además, se dijo que la revisión de las normas uniformes enunciadas en la Convención de La Haya de 1964 relativa a una Ley Uniforme sobre la compraventa internacional de mercaderías (LUCI), era un asunto sumamente complejo y controvertido que tardaría varios años.

18. Algunos representantes dijeron que, puesto que el proyecto de artículos sobre la prescripción se refería a un tema relacionado con el comercio internacional en el cual todas las naciones han tomado parte, la participación en la conferencia debía estar abierta a todos los Estados sin discriminación.

19. Varios representantes se felicitaron de los progresos hechos por el Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías, en su tercer período de sesiones, en la revisión de las normas enunciadas en la Convención de La Haya de 1964. Se dijo que las normas vigentes de la LUCI no tenían en cuenta en medida suficiente los intereses de todos los Estados, especialmente los de los países en desarrollo.

20. Algunos representantes expresaron preocupación por la lentitud de los progresos en este campo

vital de la labor de la CNUDMI, así como la esperanza de que la misma hallara el modo de acelerarlos. Se sugirió que el Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías celebrara por lo menos dos períodos de sesiones por año, de tres semanas cada uno. También se sugirió que se creara un pequeño grupo de expertos que abordase los aspectos complejos y difíciles de la labor de revisión.

21. Algunos representantes dijeron que, en vista de que la LUCI había sido ratificada por algunos Estados y ya había entrado en vigor, tal vez sería aconsejable aplazar la revisión de la LUCI hasta que se hubiera adquirido alguna experiencia con respecto al funcionamiento de sus normas en la práctica. Los mismos representantes expresaron la esperanza de que, en todo caso, la revisión de las normas de la LUCI por la CNUDMI no desalentara la ratificación de esa Convención por otros Estados.

22. Varios representantes subrayaron la importancia de elaborar condiciones generales de venta que abarcaran una amplia gama de productos, y expresaron la esperanza de que la actividad de la CNUDMI con este fin diera fruto pronto. Algunos representantes observaron que la CNUDMI debía hacer mayor uso de las condiciones generales de venta elaboradas por la Comisión Económica para Europa.

23. Algunos representantes sugirieron que las condiciones generales de venta propuestas se basaran en los principios generales de la futura ley uniforme sobre la compraventa internacional de mercaderías que recomendara la CNUDMI.

24. Algunos representantes expresaron dudas con respecto a la necesidad comercial de que la CNUDMI elaborara condiciones generales de venta en vista de que sólo las condiciones generales de venta que habían sido preparadas para determinados productos por asociaciones comerciales con conocimientos especializados de las correspondientes ramas del comercio habían obtenido aceptación amplia en los medios comerciales.

C. *Reglamentación internacional del transporte marítimo*

25. Muchos representantes observaron que el tema de la reglamentación internacional del transporte marítimo era de particular importancia para sus respectivos países. Estos representantes opinaron que el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, hecho en Bruselas en 1924[4], no respondía a las necesidades actuales y favorecía mucho a los porteadores.

26. Muchos representantes se manifestaron complacidos por los progresos logrados por el Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo en el examen de las reglas que regulan la responsabilidad de los porteadores marítimos con respecto a la carga en el contexto de los conocimientos de embarque, y convinieron con la CNUDMI en la sugerencia de que el Grupo de Trabajo considerara la posibilidad de preparar un nuevo convenio sobre la materia en vez de limitarse a revisar y ampliar las reglas enunciadas en el Convenio de Bruselas de 1924 y en el Protocolo que enmienda dicho Convenio, hecho en Bruselas en 1968[5]. Algunos representantes dijeron que, si bien era necesario hacer una revisión de las reglas enunciadas en el Convenio de Bruselas de 1924 en vista de los adelantos tecnológicos recientes, era importante conservar los principios fundamentales de ese Convenio, puesto que se basaban en una experiencia considerable y habían sido adoptados por la abrumadora mayoría de los Estados. Un representante convino en que era necesario revisar el Convenio de Bruselas de 1924, pero indicó que no correspondía a la CNUDMI emprender la redacción de un nuevo convenio.

27. Varios representantes sugirieron que el nuevo convenio se basara en la responsabilidad contractual que tiene el porteador de entregar debidamente la carga. También se sugirió que en el nuevo convenio se tuvieran en cuenta las normas enunciadas en convenios internacionales relativos a otras modalidades de transporte de mercaderías, y se dijo que la correlación entre las reglas relativas a diferentes tipos de transporte era indispensable en vista de la importancia cada vez mayor de las operaciones de transporte combinado y de la contenerización y unitarización de la carga.

28. Varios representantes observaron que ciertos adelantos tecnológicos recientes habían reducido considerablemente los peligros del transporte marítimo y con ello los riesgos de seguro de los navieros, y que este hecho debía conducir a una disminución de las tarifas de transporte y a un aumento de la responsabilidad asumida por el porteador.

D. *Pagos internacionales*

29. Muchos representantes que se refirieron al tema manifestaron su reconocimiento por los progresos alcanzados en relación con los instrumentos negociables y recibieron complacidos el proyecto de ley uniforme sobre letras de cambio internacionales y el comentario al respecto contenidos en un informe del Secretario General[6]. Varios representantes señalaron que el proyecto de ley uniforme representaba un avance notable en la materia. Se destacó que el establecimiento de normas uniformes para los instrumentos negociables que se utilizan en los pagos internacionales cuando las partes optan por aplicar tales normas sería la mejor solución para los numerosos problemas resultantes de las divergencias entre las disposiciones de distintos regímenes jurídicos.

30. Muchos representantes manifestaron su complacencia por el establecimiento del Grupo de Trabajo sobre instrumentos negociables internacionales y tomaron nota con satisfacción de que el número de sus miembros se había mantenido en un mínimo, sin perjuicio de su carácter representativo.

31. Varios representantes refrendaron la decisión de la CNUDMI de ampliar el alcance del proyecto de ley uniforme para abarcar los pagarés y posiblemente los chèques. Sin embargo, algunos representantes sostu-

[4] Sociedad de las Naciones, *Treaty Series*, vol. CXX, 1931–1932, No. 2764. Reproducido en *Registro de textos de convenciones y otros instrumentos relativos al derecho mercantil internacional*, volumen II, cap. II, 1 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.73.V.3).

[5] Véase Société du Journal de la marine marchande, *Le Droit maritime français, 20e année, No. 235* (julio de 1968), pág. 396.

[6] A/CN.9/67. Anuario de la CNUDMI, volumen III: 1972, segunda parte, II, 1.

vieron que los cheques cumplían funciones comerciales bien determinadas y que debían regirse por una ley uniforme separada.

32. Varios representantes opinaron que, al examinar el proyecto de ley uniforme sobre letras de cambio internacionales, el Grupo de Trabajo debía tener en cuenta los últimos adelantos tecnológicos en materia de métodos y prácticas de pago. Sin embargo, un representante observó que las normas que se basaran únicamente en tales adelantos tecnológicos podrían no adecuarse a las condiciones de los países en desarrollo.

33. Un representante sostuvo que no había ninguna necesidad urgente de preparar una nueva convención sobre instrumentos negociables y que la comunidad comercial internacional se había adaptado a las diferencias existentes entre, por un lado, los Convenios de Ginebra de 1930 y 1931, que establecían leyes uniformes para las letras de cambio y pagarés a la orden y para los cheques, respectivamente, y, por el otro, las normas del "common law".

34. Varios representantes dijeron que les complacía que la CNUDMI colaborase con la Cámara de Comercio Internacional (CCI) en la labor iniciada por ésta respecto de los créditos mercantiles bancarios y las garantías bancarias, y acogieron con satisfacción las medidas tomadas por la CNUDMI para asegurar que la CCI tuviese en cuenta las opiniones de países no representados en ella.

35. Algunos representantes sugirieron que la CNUDMI no confiase su labor sobre esos temas a la CCI en vista de que no todos los Estados estaban representados en ella.

E. *Arbitraje comercial internacional*

36. Muchos representantes destacaron la importancia del arbitraje como medio eficaz para el arreglo de las controversias en el comercio internacional. Se felicitó muy especialmente al Relator Especial de la Comisión, Sr. Ion Nester (Rumania), por el valioso informe que había presentado sobre los problemas relativos a la aplicación e interpretación de las convenciones existentes sobre arbitraje comercial internacional y otros problemas conexos[7]. Varios representantes opinaron que las recomendaciones que contenía el informe del Relator Especial constituían una base excelente para futuros trabajos de la CNUDMI sobre la unificación y la armonización del derecho en esta esfera tan importante, y apoyaron su decisión al respecto.

37. Algunos representantes destacaron que, en vista de su importancia, las recomendaciones del Relator Especial deberían haberse distribuido a todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas y no únicamente a los miembros de la CNUDMI.

F. *Capacitación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional*

38. Muchos representantes subrayaron la necesidad de los países en desarrollo de contar con un programa ampliado y eficaz de capacitación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional. Varios representantes apoyaron la decisión de la CNUDMI al respecto y manifestaron la esperanza de que el Secretario General acelerase e intensificase las actividades relacionadas con la aplicación del programa de capacitación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional de la CNUDMI.

39. Varios representantes indicaron que, además de las actividades incluidas en el programa de capacitación y asistencia de la CNUDMI, también sería útil explorar la posibilidad de organizar seminarios que se celebrasen en los países en desarrollo y que estuviesen bajo la dirección de profesores y expertos visitantes de países desarrollados. Se dijo que esos seminarios permitirían establecer contacto con un número considerable de funcionarios de países en desarrollo, con un costo mínimo.

40. Un representante indicó que un programa de instrucción sobre derecho mercantil internacional de carácter más bien general y básico resultaría útil para abogados y funcionarios públicos de países en desarrollo. En este sentido, el mismo representante bosquejó el programa de instrucción que su Gobierno había elaborado durante los últimos años en beneficio de países en desarrollo y anunció el propósito de su Gobierno de intensificarlo.

G. *Labor futura*

41. Muchos representantes opinaron que las empresas multinacionales, en razón de su estructura y orientación, tenían intereses y objetivos que tal vez no siempre coincidían con los objetivos económicos nacionales. Algunos representantes dijeron, además, que esas empresas tendían a evadir las jurisdicciones nacionales en muchas y diversas esferas, como, por ejemplo, la política comercial, la reglamentación sobre divisas, la tributación y las prácticas comerciales, y que habían servido de medio para la extensión extraterritorial de las leyes y políticas de otros gobiernos. Muchos representantes apoyaron la propuesta de que la CNUDMI procediese a un examen de las posibles consecuencias de las actividades de las empresas multinacionales para el derecho mercantil internacional. En este sentido, algunos representantes sugirieron que la CNUDMI designase un pequeño grupo de expertos para que estudiase la cuestión y presentase recomendaciones sobre la mejor manera de regular las actividades de esas empresas.

42. Varios representantes declararon que sería prematuro que la CNUDMI se ocupase del asunto en esta etapa. Se señaló que otros órganos y organismos especializados de las Naciones Unidas, como la Organización Internacional del Trabajo, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo y el Consejo Económico y Social, ya habían encargado estudios sobre los aspectos sociales, económicos y políticos de las actividades de las empresas multinacionales. Por lo tanto, se sugirió que la CNUDMI aguardase los resultados de esos estudios antes de examinar las consecuencias jurídicas de las actividades de las empresas multinacionales, para evitar así toda duplicación y superposición. A este respecto, varios representantes se manifestaron de acuerdo con la propuesta de que, mientras tanto, la CNUDMI solicitase las opiniones de los gobiernos y de las organizaciones internacionales interesadas sobre los problemas jurídicos planteados por las diferentes clases de empresas multinacionales y sobre sus repercusiones en la

[7] A/CN.9/64. Anuario de la CNUDMI vol. III: 1972, segunda parte, III.

unificación y la armonización del derecho mercantil internacional.

43. Algunos representantes opinaron que las consecuencias jurídicas que podían tener las actividades de las empresas multinacionales se vinculaban estrechamente con normas básicas de carácter político y económico y dudaban de que le fuera posible a la CNUDMI preparar normas uniformes en la materia.

44. Algunos representantes opinaron que, al planificar su labor futura, la CNUDMI debía ocuparse no sólo de normas jurídicas técnicas, sino también de los principios amplios que rigen el comercio internacional, para posibilitar así una transformación de las relaciones comerciales internacionales que acelerase el ritmo de crecimiento económico de los países en desarrollo. También se sostuvo que la CNUDMI debía prestar atención al perfeccionamiento de normas y principios referentes al comercio internacional que afianzasen la cooperación entre todas las naciones sobre la base de la igualdad y la ventaja mutua. Se sugirió además que la CNUDMI examinase sistemáticamente su programa de trabajo y concentrase su atención en los asuntos más urgentes.

IV. Votación

45. En su 1354a. sesión, celebrada el 8 de noviembre, la Sexta Comisión aprobó por unanimidad el proyecto de resolución relativo al informe de la CNUDMI sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones (A/C.6/L.861/Rev.1).

46. En la misma sesión, la Sexta Comisión, por 73 votos contra 1 y 8 abstenciones, aprobó el proyecto de resolución sobre la propuesta conferencia sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías (A/C.6/L.864).

47. Antes de la votación explicaron su voto los representantes del Brasil, Canadá, Francia, Hungría, India, Jamaica, Reino Unido, República Unida de Tanzania, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y Uruguay, y después de la votación lo hicieron los Países Bajos.

Recomendación de la Sexta Comisión

48. La Sexta Comisión recomienda a la Asamblea General que apruebe los siguientes proyectos de resolución:

Proyecto de resolución I

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

[La Asamblea General aprobó por unanimidad el proyecto de resolución I como resolución 2928 (XXVII), reproducido en la sección C *infra*.]

Proyecto de resolución II

Conferencia de las Naciones Unidas sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías

[La Asamblea General aprobó por 112 votos contra 1 y 5 abstenciones el proyecto de resolución II como resolución 2929 (XXVII), reproducida en la sección C *infra*.]

4. *Recomienda* a la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional que:

a) Continúe prestando especial atención en sus trabajos a los temas a los que decidió atribuir prioridad, es decir, la compraventa internacional de mercaderías, los pagos internacionales, el arbitraje comercial y la reglamentación internacional del transporte marítimo;

b) Acelere sus trabajos sobre formación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional, especialmente en lo que se refiere a los países en desarrollo;

c) Continúe colaborando con las organizaciones internacionales que actúan en la esfera del derecho mercantil internacional;

d) Continúe prestando particular atención a los intereses de los países en desarrollo, teniendo en cuenta los problemas especiales de los países sin litoral;

e) Revise constantemente su programa y sus métodos de trabajo;

5. *Invita* a la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional a pedir a los gobiernos y las organizaciones internacionales, interesadas información acerca de los problemas jurídicos que presentan los diversos tipos de empresas multinacionales y de sus implicaciones para la unificación y armonización del derecho mercantil internacional, y a examinar, a la luz de esa información y de los resultados de los estudios de que se disponga, incluidos los de la Organización Internacional del Trabajo, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo y el Consejo Económico y Social, qué medidas adicionales serían adecuadas a ese respecto;

6. *Pide* al Secretario General que transmita a la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional las actas de los debates celebrados en el vigésimo séptimo período de sesiones de la Asamblea General acerca del informe de la Comisión sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones.

2091a. sesión plenaria

2929 (XXVII). Conferencia de las Naciones Unidas sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías

La Asamblea General,

Habiendo examinado el capítulo II del informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones[4], que contiene un proyecto de artículos de una convención sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías,

Recordando su resolución 2205 (XXI) de 17 de diciembre de 1966, por la cual estableció la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional y definió su objeto y su mandato.

Tomando nota de que, en sus períodos de sesiones cuarto y quinto, celebrados en 1971 y 1972, la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, a la luz de las observaciones y los comentarios presentados por los gobiernos, consideró y revisó el anteproyecto de artículos sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías que había sido preparado por el Grupo de Trabajo de la Comisión sobre los plazos y la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías y que la Comisión, en su quinto período de sesiones, aprobó el proyecto de artículos incluido en el párrafo 21 de su informe,

Teniendo presente que la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional recomendó en su quinto período de sesiones que la Asamblea General convocara una conferencia internacional de plenipotenciarios para celebrar, sobre la base del proyecto de artículos aprobado por la Comisión, una convención sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías[5],

Convencida de que los conflictos y las divergencias entre las normas nacionales existentes que rigen la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías constituyen obstáculos para el desarrollo del comercio mundial y de que la armonización y la unificación de dichas normas fomentaría la corriente de comercio mundial,

1. *Expresa su reconocimiento* a la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional por su valiosa labor sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías;

2. *Decide* que en 1974 se convoque una conferencia internacional de plenipotenciarios, en Nueva York o en cualquier otro lugar apropiado para el cual el Secretario General reciba una invitación, a fin de considerar la cuestión de la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías e incorporar los resultados de su labor en una convención internacional y en cualesquiera otros instrumentos que pueda considerar apropiados;

3. *Decide asimismo* examinar, en su vigésimo octavo período de sesiones, cualquier otro asunto que requiera su decisión en relación con la conferencia e incluir en el programa provisional de dicho período de sesiones un tema titulado "Conferencia de las Naciones Unidas sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías";

4. *Transmite* a la conferencia el proyecto de artículos contenido en el capítulo II del informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones, junto con el comentario sobre sus disposiciones y la recopilación analítica de observaciones y propuestas que preparará el Secretario General de conformidad con la decisión de la Comisión, para que sea la base de las deliberaciones de la conferencia[5].

2091a. sesión plenaria

[4] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo séptimo período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8717) (véase Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, primera parte, II, A).

[5] *Ibid.*, párr. 20.

II. SEXTO PERIODO DE SESIONES (1973)

A. Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones (Ginebra, 2 a 13 de abril de 1973) (A/9017)*

INDICE

	Página
INTRODUCCIÓN	12

Capítulo	Párrafos
I. ORGANIZACIÓN DEL PERÍODO DE SESIONES	1–8
A. Apertura	1
B. Composición y asistencia	2–4
C. Elección de la Mesa	5
D. Programa	6
E. Decisiones de la Comisión	7
F. Aprobación del informe	8
II. COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERÍAS	9–24
A. Normas uniformes que regulan la compraventa internacional de mercaderías	9–15
B. Condiciones generales de venta y contratos tipo	16–24
III. PAGOS INTERNACIONALES	25–45
A. Títulos negociables	25–36
B. Créditos mercantiles bancarios	37–45
IV. REGLAMENTACIÓN INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO	46–61
V. ARBITRAJE COMERCIAL INTERNACIONAL	62–86
VI. FORMACIÓN Y ASISTENCIA EN MATERIA DE DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL	87–107
VII. EMPRESAS MULTINACIONALES	108–116
VIII. CREACIÓN DE UNA UNIÓN PARA EL *jus commune* EN MATERIA DE COMERCIO INTERNACIONAL	117–132
IX. LABOR FUTURA; MÉTODOS DE TRABAJO	133–143
A. Resolución 2928 (XXVII) de la Asamblea General, relativa al informe de la Comisión sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones	133
B. Resolución 2929 (XXVII) de la Asamblea General, relativa a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías	134
C. Mensaje del Secretario General de las Naciones Unidas a los consejos, comisiones y comités de las Naciones Unidas	135–136
D. Lugar y fecha de los períodos de sesiones de la Comisión y de sus grupos de trabajo: Conferencia de las Naciones Unidas sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías	137–138
E. Expiración del mandato de algunos miembros de la Comisión: composición de los grupos de trabajo	139
F. Métodos de trabajo	140–143
X. OTROS ASUNTOS	144–148

	Página
Anexo: LISTA DE DOCUMENTOS DE QUE DISPUSO LA COMISIÓN	28

* *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo octavo período de sesiones, Suplemento No. 17.*

INTRODUCCIÓN

El presente informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional abarca el sexto período de sesiones de la Comisión, celebrado en Ginebra, del 2 al 13 de abril de 1973.

Este informe se presenta a la Asamblea General de conformidad con su resolución 2205 (XXI), de 17 de diciembre de 1966, y también a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo para que formule observaciones.

CAPITULO I

ORGANIZACIÓN DEL PERÍODO DE SESIONES

A. *Apertura*

1. La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) abrió su sexto período de sesiones el 2 de abril de 1973. El período de sesiones fue inaugurado en nombre del Secretario General por el Sr. Vittorio Winspeare Guicciardi, Director General de la Oficina de las Naciones Unidas en Ginebra.

B. *Composición y asistencia*

2. De conformidad con la resolución 2205 (XXI) de la Asamblea General, en virtud de la cual se estableció la CNUDMI, la Comisión está compuesta por 29 Estados elegidos por la Asamblea. Los miembros actuales de la Comisión, elegidos por le Asamblea el 30 de octubre de 1967 y el 12 de noviembre de 1970, son los siguientes Estados[1]:

Argentina*	Kenia*
Australia*	México*
Austria	Nigeria
Bélgica*	Noruega
Brasil*	Polonia
Chile	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte
Egipto	República Arabe Siria*
España*	República Unida de Tanzania
Estados Unidos de América*	Rumania*
Francia	Singapur
Ghana	Túnez*
Guyana	Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas
Hungría*	Zaire*
India*	
Irán*	
Japón	

3. Con excepción de Túnez y Zaire, todos los miembros de la Comisión estuvieron representados en el período de sesiones.

4. Los siguientes órganos de las Naciones Unidas, organismos especializados, organizaciones intergubernamentales y organizaciones no gubernamentales internacionales estuvieron representados por observadores:

a) Organos de las Naciones Unidas

Comisión Económica para América Latina (CEPAL); Comisión Económica para Europa (CEPE); Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD).

b) Organismos especializados

Fondo Monetario Internacional (FMI); Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI).

c) Organizaciones intergubernamentales

Comisión de las Comunidades Europeas; Conferencia de La Haya sobre Derecho Internacional Privado; Consejo de Asistencia Económica Mutua (CAEM); Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT); Liga de los Estados Arabes y Organización Mundial de la Propiedad Intelectual (OMPI).

d) Organizaciones no gubernamentales internacionales

Asociación de Derecho Internacional, Asociación Internacional de Abogados, Cámara de Comercio Internacional.

C. *Elección de la Mesa*

5. En sus sesiones 126a. y 127a., celebradas el 2 de abril de 1973, la Comisión eligió por aclamación la siguiente Mesa[2]:

Presidente	Sr. Mohsen Chafik (Egipto)
Vicepresidente ...	Sr. László Réczei (Hungría)
Vicepresidente ...	Sr. Akira Takakuwa (Japón)
Vicepresidente ...	Sr. Paul Jenard (Bélgica)
Relator	Sr. Nehemias Gueiros (Brasil)

D. *Programa*

6. El programa del período de sesiones aprobado por la Comisión en su 126a. sesión, celebrada el 2 de abril de 1973, fue el siguiente:

1. Apertura del período de sesiones.
2. Elección de la Mesa.
3. Aprobación del programa; calendario provisional de sesiones.
4. Compraventa internacional de mercaderías:
   a) Normas uniformes que regulan la compraventa internacional de mercaderías;
   b) Condiciones generales de venta y contratos tipo.
5. Pagos internacionales:
   a) Proyecto de ley uniforme sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales;
   b) Créditos comerciales bancarios.
6. Reglamentación internacional del transporte marítimo.
7. Arbitraje comercial internacional.
8. Formación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional.

[1] En cumplimiento de la resolución 2205 (XXI) de la Asamblea General, los miembros de la Comisión son elegidos por un período de seis años. Sin embargo, en la primera elección los mandatos de 14 miembros designados por el Presidente de la Asamblea expiraron al cabo de tres años (el 31 de diciembre de 1970). En consecuencia, en su vigésimo quinto período de sesiones la Asamblea General procedió a elegir los 14 miembros que deben cumplir un mandato completo de seis años, que terminará el 31 de diciembre de 1976. El mandato de los 15 miembros señalados con un asterisco expirará el 31 de diciembre de 1973. El de los otros 14 miembros terminará el 31 de diciembre de 1976.

[2] De conformidad con la decisión tomada por la Comisión en la segunda sesión de su primer período de sesiones, la Comisión tendrá tres Vicepresidentes a fin de que cada uno de los cinco grupos de Estados enumerados en el párrafo 1 de la sección II de la resolución 2205 (XXI) de la Asamblea General esté representado en la Mesa de la Comisión (véase el informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su primer período de sesiones, *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo tercer período de sesiones, Suplemento No. 16* (A/7216), párr. 14 (Anuario de la CNUDMI, vol. I, 1968–1970, segunda parte, capítulo I, párr. 14).

9. Empresas multinacionales.
10. Creación de una unión para el *jus commune* en materia de comercio internacional.
11. Labor futura; métodos de trabajo.
12. Otros asuntos.
13. Fecha y lugar del séptimo período de sesiones.
14. Aprobación del informe de la Comisión.

E. *Decisiones de la Comisión*

7. Todas las decisiones tomadas por la Comisión en su sexto período de sesiones fueron adoptadas por consenso.

F. *Aprobación del informe*

8. La Comisión aprobó el presente informe en su 142a. sesión, celebrada el 13 de abril de 1973.

CAPITULO II

COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERÍAS

A. *Normas uniformes que regulan la compraventa internacional de mercaderías*

9. La Comisión, en su segundo período de sesiones, constituyó un Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías y le pidió que determinara cómo podría modificarse el texto de la Ley Uniforme sobre la compraventa internacional de mercaderías (LUCI), anexada a la Convención de La Haya de 1964, a fin de que dicha Convención tuviera una mayor aceptación, o si sería necesario elaborar un nuevo texto con tal fin[3].

10. En su cuarto período de sesiones, la Comisión decidió lo siguiente: "hasta que se termine el nuevo texto de una ley uniforme o el texto revisado de la LUCI, el Grupo de Trabajo presente un informe sobre la marcha de sus trabajos a la Comisión, en cada período de sesiones de ésta. Al preparar el proyecto definitivo, el Grupo de Trabajo tendrá en cuenta cualquier comentario o recomendación que formulen los representantes, en dichos períodos de sesiones, acerca de los problemas expuestos en los informes sobre la marcha de los trabajos[4].

11. En el actual período de sesiones, la Comisión tuvo a la vista el informe del Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías relativo a la marcha de los trabajos de su cuarto período de sesiones, que se celebró en Nueva York del 22 de enero al 2 de febrero de 1973 (A/CN.9/75)[5].

12. El informe fue presentado por el Presidente y por el Relator del cuarto período de sesiones del Grupo de Trabajo. En dicha presentación se indicó que el Grupo había realizado considerables progresos en ese período de sesiones y había terminado la revisión del capítulo III de la LUCI, sobre las obligaciones del vendedor. Se habían conseguido resultados importantes en cuanto a amplificar la ley. En particular, se indicó que, sobre la base de un estudio del Secretario General, el Grupo de Trabajo había logrado agrupar en un régimen unificado las diferentes disposiciones de la LUCI sobre derechos del comprador[6]. Se señaló que la unificación de los seis tratamientos diferentes que aparecían en la LUCI suponía una importante simplificación de la ley, y resolvía los problemas creados por los tratamientos diferentes, como la superposición y la incompatibilidad de disposiciones.

13. Todos los representantes que intervinieron sobre el tema manifestaron su satisfacción por los progresos realizados y felicitaron al Grupo de Trabajo por los resultados de su labor.

14. Varios representantes dieron su opinión sobre el problema, planteado en el período de sesiones del Grupo de Trabajo, de si el plazo de caducidad del párrafo 1 del artículo 39 de la LUCI se hallaba en conflicto con el plazo de prescripción del párrafo 2 del artículo 10 del proyecto de convención sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías, sobre todo cuando los defectos de las mercancías aparecen después de su entrega al comprador. Algunos representantes opinaron que esas disposiciones eran fundamentalmente diferentes. Otros representantes opinaron que la disposición antes mencionada de la LUCI y la del proyecto de convención sobre prescripción, si bien técnicamente distintas, trataban de normas similares que deberían ponerse en consonancia. Un representante manifestó que, dada la complejidad de la cuestión, se requería un análisis más detenido y que, por tanto, el tema debería ser examinado en un período de sesiones ulterior. Otro representante propuso que se señalase el problema a la atención de la Conferencia Diplomática que iba a tratar del proyecto de convención sobre la prescripción. También se propusieron algunos cambios de redacción al respecto.

Decisión de la Comisión

15. La Comisión, en su 142a. sesión, celebrada el 13 de abril de 1972, aprobó por unanimidad la siguiente decisión:

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

"1. *Toma nota con satisfacción* del informe del Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías acerca de la labor realizada en su cuarto período de sesiones;

"2. *Recomienda* a dicho Grupo de Trabajo que estudie las propuestas y comentarios formulados en el sexto período de sesiones de la Comisión;

"3. *Pide* al Grupo de Trabajo que prosiga su labor en virtud del mandato que le fue conferido por la Comisión en su segundo período de sesiones y la termine sin demora."

B. *Condiciones generales de venta y contratos tipo*

16. En su segundo período de sesiones, la Comisión decidió iniciar sus trabajos en esta esfera del

[3] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo cuarto período de sesiones, Suplemento No. 18* (A/7618), párr. 38, inciso 3 *a*) (Anuario de la CNUDMI, vol. I: 1968–1970, segunda parte, capítulo II, párr. 38, inciso 3 *a*)).

[4] *Ibid., vigésimo sexto período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8417), párr. 92, inciso 1 *c*) (Anuario de la CNUDMI, vol. II: 1971, primera parte, capítulo II, párr. 92, inciso *c*)).

[5] La Comisión examinó el informe en su 127a. sesión, celebrada el 2 de abril de 1973.

[6] El estudio del Secretario General figura como anexo II del informe del Grupo de Trabajo (A/CN.9/75).

derecho procediendo a determinar si ciertas condiciones generales de venta preparadas con el auspicio de la Comisión Económica para Europa podían ser utilizadas en otras regiones[7]. En su tercer período de sesiones, la Comisión amplió sus trabajos para incluir el examen de la posibilidad de formular condiciones generales que comprendieran una amplia gama de mercaderías y pidió al Secretario General que iniciara un estudio sobre esta cuestión[8].

17. El Secretario General presentó a la Comisión, en el cuarto período de sesiones, un informe que contenía la primera fase del estudio (A/CN.9/54). En el quinto período de sesiones, el Secretario General presentó a la Comisión un informe sobre la marcha de los trabajos (A/CN.9/69). En vista de los progresos realizados en dicho estudio, la Comisión decidió en ese período de sesiones aplazar la adopción de medidas definitivas sobre la promoción de las condiciones generales elaboradas con el auspicio de la Comisión Económica para Europa y pidió al Secretario General que presentara a la Comisión en su sexto período de sesiones su estudio definitivo sobre la posibilidad de preparar condiciones generales que comprendieran una gama más amplia de mercaderías y que, en la medida de lo posible, iniciara la preparación de directrices sobre este tema y de un proyecto de esas condiciones generales[9].

18. La Comisión dispuso de un informe del Secretario General que contenía su estudio definitivo (A/CN.9/78). Todos los representantes que hicieron uso de la palabra en relación con este tema elogiaron el estudio.

19. Varios representantes recalcaron la importancia de los trabajos relativos a esta materia. Se dijo que la existencia de condiciones generales preparadas con el auspicio de la organización mundial facilitaría el comercio internacional y disiparía los recelos de la parte más débil desde el punto de vista económico. Un representante opinó que la formulación de tales condiciones daría mayor certidumbre a las transacciones internacionales y podría contribuir también a establecer un justo equilibrio entre los derechos del vendedor y del comprador. Otro representante señaló que las partes en el comercio internacional, especialmente en el comercio entre el Este y el Oeste, a menudo proponían ambas sus propios formularios detallados y, como consecuencia de ello, se tardaba mucho tiempo en llegar a un acuerdo sobre las disposiciones del contrato. Una serie de condiciones uniformes podría simplificar este procedimiento.

20. Algunos representantes, en cambio, expresaron ciertas dudas en relación con el tema. Uno de ellos puso en tela de juicio que el tema fuera de la competencia de la Comisión. Señaló que la Comisión tenía como principal cometido la unificación del derecho y que la cuestión de las condiciones generales, por tanto, sólo constituía un aspecto secundario de ese cometido. Otro representante opinó que la revisión de la LUCI permitiría atender mejor a muchas de las cuestiones planteadas y que era dudoso que las condiciones generales formuladas por la Comisión fueran objeto de aplicación general. No obstante, según la opinión de ese representante, la formulación de tales condiciones podría ayudar a las organizaciones existentes, como la asociaciones comerciales, a mejorar sus propios contratos tipo. Sugirió que, para acelerar la terminación del proyecto, se autorizara a la Secretaría a adoptar un método muy flexible.

21. Un observador opinó que, en vista de los problemas especiales que planteaban diversas mercaderías, como los productos perecederos, la existencia de normas uniformes sólo podía ser útil para la venta de mercaderías respecto de las cuales no había condiciones generales concretas. Señaló que las condiciones generales de la CEPE, aunque de carácter regional, habían sido formuladas con la ayuda de expertos de distintas partes del mundo y, por tanto, podían ajustarse fácilmente y con rapidez a las necesidades de otras regiones. Un representante señaló que, en un seminario que se había celebrado para tratar de la cuestión de las condiciones generales, varias delegaciones habían puesto en duda que las condiciones generales de la CEPE fueran generalmente aplicadas, ni siquiera en Europa.

22. Las más de las delegaciones que intervinieron sobre esta cuestión estuvieron de acuerdo con la propuesta, formulada en el párrafo 199 del informe del Secretario General (A/CN.9/78), de constituir un grupo de expertos al que se encomendaría la preparación de un proyecto definitivo de condiciones generales "generales". Un representante sugirió que la Secretaría confiara esta tarea a un experto para que la llevara a cabo con la ayuda de representantes de distintas organizaciones comerciales.

23. Algunos representantes sugirieron que, en vez de condiciones generales "generales", la Comisión utilizara la expresión condiciones generales "uniformes" o "globales", u otra expresión apropiada.

Decisión de la Comisión

24. En su 141a. sesión, celebrada el 11 de abril de 1973, la Comisión aprobó por unanimidad la decisión siguiente:

"La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional

"1. *Pide* al Secretario General:

"*a*) Que prosiga los trabajos sobre la preparación de un conjunto de condiciones generales uniformes;

"*b*) Que colabore en esta labor con las comisiones económicas regionales y con las asociaciones comerciales interesadas, las cámaras de comercio y otras organizaciones análogas de distintas regiones;

"*c*) Que constituya un grupo de expertos integrado por representantes de las diversas organizaciones mencionadas en el inciso *b*) *supra* y lo consulte si lo considera necesario;

[7] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo cuarto período de sesiones, Suplemento No. 18* (A/7618), párr. 60, apartado 1 (Anuario de la CNUDMI, vol. I: 1968–1970, segunda parte, capítulo II, párr. 60, inciso 1).

[8] *Ibid., vigésimo quinto período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8017), párr. 102, inciso *b*) (Anuario de la CNUDMI, vol. I: 1968–1970, segunda parte, capítulo III, párr. 102, inciso *b*)).

[9] *Ibid., vigésimo séptimo período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8717), párr. 43 (Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, primera parte, capítulo II, párr. 43).

"2. *Además pide* al Secretario General que informe a la Comisión en su séptimo período de sesiones acerca de los progresos realizados en relación con este proyecto."

CAPITULO III

PAGOS INTERNACIONALES

A. *Títulos negociables*

i) *Proyecto de ley uniforme sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales*

25. La Comisión, en su cuarto período de sesiones, decidió proseguir los trabajos con miras a la preparación de normas aplicables a un título negociable especial para uso facultativo en los negocios internacionales. Con esta finalidad, pidió al Secretario General que preparase un proyecto de normas uniformes acompañado de un comentario[10]. En cumplimiento de esa decisión se presentó a la Comisión, en su quinto período de sesiones, un informe titulado "Proyecto de ley uniforme sobre letras de cambio internacionales y comentario" (A/CN.9/67). Dicho proyecto se refería a las letras de cambio en el sentido estricto de la expresión y no comprendía los pagarés ni los cheques. En su quinto período de sesiones la Comisión tomó nota del resultado de las investigaciones realizadas por la Secretaría entre los círculos bancarios y mercantiles acerca del uso y la importancia de los pagarés en el comercio internacional, y pidió al Secretario General que modificara el proyecto de ley uniforme sobre letras de cambio internacionales con miras a extender su aplicación a los pagarés internacionales[11]. En el mismo período de sesiones, la Comisión creó un Grupo de Trabajo[12] y le confió la preparación del proyecto definitivo de ley uniforme sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales[13].

26. En el presente período de sesiones, la Comisión dispuso del informe del Grupo de Trabajo sobre Títulos Negociables Internacionales acerca de la labor de su primer período de sesiones (A/CN.9/77). El Grupo de Trabajo se reunió en Ginebra del 8 al 14 de enero de 1973, y examinó los artículos 12 a 40 del proyecto de ley uniforme, relativos a la transmisión y negociación de la letra de cambio internacional o el pagaré internacional (artículos 12 a 22), los derechos y obligaciones de los signatarios de esos instrumentos (artículos 27 a 40), y la definición y los derechos del "tenedor" y el "tenedor protegido" (artículos 5, 6 y 23 a 26). El Grupo de Trabajo llegó a conclusiones sobre el contenido de esos artículos y pidió a la Secretaría que preparase un proyecto revisado que reflejase esas conclusiones y que se ocupase también de problemas de terminología y estilo.

27. Al examinar el informe del Grupo de Trabajo[14], la Comisión expresó su satisfacción a los miembros del Grupo de Trabajo por los progresos realizados en esa materia compleja y técnica.

28. Los representantes que hablaron sobre el tema expresaron su satisfacción por el proyecto de ley uniforme preparado por la Secretaría y también por la valiosa asistencia prestada en toda la labor preparatoria por las organizaciones internacionales y las instituciones bancarias y mercantiles interesadas. En opinión de esos representantes, la interacción así lograda entre el derecho y la práctica era de importancia decisiva para el éxito de la labor de la Comisión en esa esfera y, en consecuencia, debía continuar la colaboración con los círculos bancarios y mercantiles.

29. Algunos representantes señalaron a la atención de la Comisión la importancia de la terminología jurídica que debía utilizarse en el proyecto propuesto, especialmente en relación con la interpretación futura de la propuesta ley uniforme por los tribunales de países de diferentes sistemas jurídicos. Se expresó la opinión de que, a este respecto, el proyecto de la Secretaría concedía excesiva importancia a conceptos y términos procedentes del derecho anglosajón. Era esencial que el proyecto final de ley uniforme estableciese un justo equilibrio entre los principales sistemas del derecho de los títulos negociables.

30. Un representante, refiriéndose al texto preparado por la Secretaría, expresó la opinión de que debían reconsiderarse la definición de endoso y los conceptos de transmisión, negociación y "tenedor protegido". En particular, la definición de endoso debía vincularse más estrecha y explícitamente al concepto de endosatario. Con respecto a los conceptos de "transmisión" y "negociación", la ley uniforme debía ocuparse únicamente de los efectos de la transmisión de un título por endoso y dejar los efectos de transmisión sin endoso y de la cesión a las legislaciones nacionales. La disposición del artículo 26 del proyecto, en virtud de la cual si el obligado (demandado) demuestra la existencia de una excepción, incumbe al tenedor (demandante) probar que es tenedor protegido, era probablemente inaceptable para los países de derecho civil, ya que, en este sistema, era prácticamente imposible para el tenedor probar el "hecho negativo" de que adquirió el título sin conocer la existencia de una acción o excepción.

31. Se señaló que el proyecto de ley uniforme que el Grupo de Trabajo tenía ante sí comprendía conceptos de los sistemas de derecho civil y de *common law* y que, casi siempre, la elección entre conceptos divergentes de normas esenciales se había hecho después de celebrar consultas con los círculos bancarios y mercantiles y sobre la base de encuestas realizadas por medio de cuestionarios detallados. Aunque, en algunos casos, ello había llevado a la adopción de normas similares a las que se encuentran en las dis-

[10] *Ibid., vigésimo sexto período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8417), párr. 35 (Anuario de la CNUDMI, vol II: 1971, primera parte, capítulo II, párr. 35).

[11] *Ibid., vigésimo séptimo período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8717), párr. 61, inciso 2 *c*) (Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, primera parte, capítulo II, párr. 61, inciso 2 *c*)). El proyecto de ley uniforme así modificado, con comentario, se encuentra en el documento A/CN.9/WG.IV/WP.2.

[12] *Ibid.*, párr. 61, inciso 1 *a*). El Grupo de Trabajo sobre Títulos Negociables Internacionales está integrado por los ocho miembros siguientes de la Comisión: Egipto, los Estados Unidos de América, Francia, la India, México, Nigeria, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

[13] *Ibid.*, párr. 61, inciso 1 *b*).

[14] La Comisión examinó este tema en sus sesiones 127a. y 131a., celebradas el 2 y el 4 de abril de 1973.

posiciones del *common law* sobre títulos negociables, en otros se habían seguido las normas de la Ley Uniforme de Ginebra de 1930, como por ejemplo las relativas a los efectos del endoso falsificado y de la falta de protesto de la letra no aceptada o impagada, o de notificación de la no aceptación o impago. En cambio, el proyecto de ley uniforme procuraba evitar las expresiones legales comprensibles sólo para uno de los sistemas jurídicos. Por esta razón, en el proyecto se empleaba por ejemplo la expresión *"protected holder"*, en lugar de la expresión *"holder in due course"*, que se encontraba en las disposiciones del *common law*, o de la expresión *"lawful holder"* que aparecía en la Ley Uniforme de Ginebra.

32. Algunos representantes observaron que en el informe del Grupo de Trabajo se sugería que en el proyecto final se podría prescindir de las expresiones "negociable" o "negociación". Expresaron su esperanza de que el Grupo de Trabajo reconsiderase el empleo de esa expresión en el proyecto, teniendo en cuenta que era bien comprendida y estaba definida en la práctica bancaria internacional.

33. La Comisión convino en que debía aplazar el examen de las disposiciones del proyecto de ley uniforme hasta que el Grupo de Trabajo hubiera terminado su labor y presentado un proyecto final con comentario.

ii) *Cheques internacionales*

34. La Comisión, en su quinto período de sesiones, pidió asimismo al Grupo de Trabajo que examinase la conveniencia de preparar normas uniformes aplicables a los cheques internacionales y que le comunicase sus conclusiones al respecto en un futuro período de sesiones[15]. El Grupo de Trabajo decidió aplazar el examen de esta cuestión hasta un futuro período de sesiones, a fin de que la Secretaría pudiera realizar investigaciones sobre el uso de los cheques en las transacciones de pagos internacionales y sobre los problemas que, en la práctica comercial actual, plantean las divergencias entre las normas de los principales regímenes jurídicos.

35. La Comisión se declaró de acuerdo con el enfoque adoptado por el Grupo de Trabajo. Varios representantes señalaron que el empleo de cuestionarios detallados y la celebración de consultas apropiadas con otras organizaciones internacionales e instituciones comerciales y bancarias habían resultado de una utilidad inestimable durante las etapas preparatorias de la labor sobre el proyecto de ley uniforme e insistieron en que se utilizara el mismo método de trabajo con respecto a los cheques.

Decisión de la Comisión

36. La Comisión, en su 141a. sesión, celebrada el 11 de abril de 1973, adoptó por unanimidad la siguiente decisión:

"La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional

"1. *Toma nota* con satisfacción del informe del Grupo de Trabajo sobre Títulos Negociables Internacionales acerca de la labor realizada en su primer período de sesiones;

"2. *Pide* al Grupo de Trabajo que prosiga su labor de conformidad con el mandato que le fue conferido por la Comisión en virtud de la decisión adoptada en su quinto período de sesiones[16] y la termine sin demora;

"3. *Pide* al Secretario General que prosiga su labor respecto del proyecto de ley uniforme y de la encuesta que ha de llevarse a cabo sobre el empleo de los cheques en las operaciones de pagos internacionales, tras celebrar consultas con el Grupo de Estudio sobre Pagos Internacionales de la CNUDMI integrado por expertos facilitados por las organizaciones internacionales e instituciones comerciales y bancarias interesadas y, para tal fin, que convoque a las reuniones necesarias."

B. *Créditos mercantiles bancarios*

37. Este tema se refiere a los trabajos realizados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI) sobre la uniformación de los procedimientos y prácticas empleados respecto de las cartas de crédito comerciales. En 1933 la CCI redactó los "Usos y Reglas Uniformes relativos a los Créditos Documentarios", que revisó posteriormente en 1951 y 1962. Actualmente la CCI está llevando a cabo una tercera revisión de los mismos. En sus períodos de sesiones anteriores[17], la Comisión subrayó la importancia de las cartas de crédito para efectuar el pago de las transacciones comerciales internacionales y expresó la opinión de que la CCI debería tener presente en su labor de revisión las opiniones de los países no representados en ella.

38. En el actual período de sesiones[18], la Comisión dispuso de una nota del Secretario General en cuyo anexo se reproducían las partes fundamentales de tres informes de un Grupo de Trabajo de la Comisión de Técnica y Práctica Bancaria de la CCI, en las que se enunciaban las revisiones que propone. Las revisiones propuestas se han transmitido a los gobiernos y las instituciones comerciales y bancarias interesadas y, de conformidad con decisiones anteriores de la Comisión, las observaciones que se reciban se comunicarán a la CCI.

39. Según la información recibida por la Secretaría, la CCI tiene el propósito de proseguir el examen del texto propuesto por el Grupo de Trabajo de su

[15] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo séptimo período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8717), párr. 61, inciso 1 *c*) (Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, primera parte, capítulo II, párr. 61, inciso 1 *c*)).

[16] *Ibid.*, párr. 61.

[17] *Ibid., vigésimo tercer período de sesiones, Suplemento No. 16* (A/7216), párrs. 23 y 28 (Anuario de la CNUDMI, vol. I: 1968–1970, segunda parte, capítulo I); *ibid., vigésimo cuarto período de sesiones, Suplemento No. 18* (A/7618), párrs. 90 a 95 (Anuario de la CNUDMI, vol. I: 1968–1970, segunda parte, capítulo II); *ibid., vigésimo quinto período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8017), párrs. 119 a 126 (Anuario de la CNUDMI, vol. I: 1968–1970, segunda parte, capítulo III), *ibid., vigésimo sexto período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8417), párrs. 36 a 43 (Anuario de la CNUDMI, vol. II: 1971, primera parte, capítulo II, A), e *ibid., vigésimo séptimo período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8717), párrs. 65 y 66 (Anuario de la CNUDMI, vol. III, 1972, primera parte, capítulo II, párrs. 65 y 66).

[18] La Comisión examinó este tema en la 132a. sesión, celebrada el 5 de abril de 1973.

Comisión de Técnica y Práctica Bancaria a la luz de las observaciones que reciba de sus comités nacionales y, por conducto del Secretario General de las Naciones Unidas, de los gobiernos y las instituciones comerciales y bancarias de países no representados en la CCI. Se tenía entendido asimismo que la CCI había decidido esperar los resultados de la labor que se está llevando a cabo en relación con un documento de transporte combinado, que el transporte de mercancías en contenedores hace necesario.

40. Varios representantes deploraron que la CCI no hubiese enviado un observador para asistir al debate sobre un tema del que se ocupa activamente.

41. Se expresó la opinión de que las revisiones propuestas por el Grupo de Trabajo de la CCI constituían en general una mejora con respecto al texto de 1962. Se manifestó la esperanza de que la revisión supondría la adopción de normas sobre documentos que pudieran utilizarse eficazmente en transacciones relacionadas con operaciones de transporte combinado.

42. Varios representantes expresaron su satisfacción por la intensificación de la cooperación entre la Comisión y la CCI y entre ésta y los países no representados en ella.

43. A juicio de muchos representantes, la Comisión debía examinar detenidamente en algún momento la revisión de los "Usos Uniformes" propuesta por la CCI. La Comisión convino en que, a estos efectos, debía pedir a la Secretaría que le presentara un análisis de las observaciones relativas a la revisión propuesta que recibiese el Secretario General.

44. Varios representantes expresaron la esperanza de que la CCI presentaría a la Comisión, en su séptimo período de sesiones, un informe sobre la marcha de sus trabajos respecto de las garantías bancarias.

Decisión de la Comisión

45. La Comisión, en su 132a. sesión, celebrada el 5 de abril de 1973, adoptó por unanimidad la siguiente decisión:

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

"1. *Toma nota* del proyecto de revisión de los "Usos y Reglas Uniformes relativos a los Créditos Documentarios (1962)" propuesto por un Grupo de Trabajo de la Comisión de Técnica y Práctica Bancaria de la Cámara de Comercio Internacional;

"2. *Pide* al Secretario General:

"*a*) Que prepare un análisis de las observaciones relativas a la revisión propuesta que se reciban de los gobiernos y las instituciones comerciales y bancarias no representadas en la Cámara de Comercio Internacional; y

"*b*) Que adopte las disposiciones pertinentes para mantener la presencia y participación de representantes de la secretaría de la Comisión en las deliberaciones de la Cámara de Comercio Internacional;

"3. *Invita* a la Cámara de Comercio Internacional a que presente a la Comisión, en períodos de sesiones ulteriores:

"*a*) Informes sobre la marcha de sus trabajos sobre la revisión de los "Usos Uniformes (1962)" y sobre las garantías contractuales y de pagos;

"*b*) El proyecto de texto revisado de los "Usos Uniformes" y el proyecto de reglas uniformes sobre las garantías contractuales y de pagos antes de su aprobación definitiva por la Cámara de Comercio Internacional."

CAPITULO IV

REGLAMENTACIÓN INTERNACIONAL DE TRANSPORTE MARÍTIMO

a) *Introducción*

46. La Comisión, en su cuarto período de sesiones, decidió examinar las normas que regulan la responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga[19]. En su resolución llegó a la conclusión de que:

"las reglas y prácticas relativas a los conocimientos de embarque, incluidas las contenidas en el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento (Convenio de Bruselas de 1924) y en el Protocolo por el que se modificó ese Convenio (Protocolo de Bruselas de 1968), deberían examinarse con miras a revisar y ampliar las reglas según proceda y que en su caso, podría prepararse un nuevo convenio internacional para su adopción bajo los auspicios de las Naciones Unidas."

47. Para llevar a cabo este programa, la Comisión constituyó un Grupo de Trabajo ampliado sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo, compuesto de 21 miembros de la Comisión.

48. El Grupo de Trabajo, en su tercer período de sesiones, examinó los temas siguientes: I. Período durante el cual el porteador es responsable (antes de la carga y durante la carga, durante la descarga y después de ésta); II. Responsabilidad por cargas sobre cubierta y animales vivos; II. Cláusulas de los conocimientos de embarque por las que se limita a un foro determinado la jurisdicción por reclamaciones; IV. Planteamientos de las decisiones básicas en la política de distribución de los riesgos entre el propietario de la carga y el porteador[20]. En respuesta a una petición del Grupo de Trabajo, la Comisión decidió, en su

[19] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo sexto período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8417), párrs. 10 a 23 (Anuario de la CNUDMI, vol. II: 1971, primera parte, capítulo II, párrs. 10 a 23). Véase la labor realizada anteriormente acerca del tema en el informe de la Comisión sobre su segundo período de sesiones, *ibid., vigésimo cuarto período de sesiones, Suplemento No. 18* (A/7618), párrs. 114 a 133 (Anuario de la CNUDMI, vol. I: 1968–1970, segunda parte, capítulo II, párrs. 114 a 133) y en el informe de la Comisión sobre su tercer período de sesiones, *ibid., vigésimo quinto período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8017), párrs. 157 a 166 (Anuario de la CNUDMI, vol. I: 1968–1970, segunda parte, capítulo III, párrs. 157 a 166). Véase también el informe de la Comisión sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones, *ibid., vigésimo séptimo período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8717), párrs. 44 a 51 (Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, primera parte, capítulo II, párrs. 44 a 51).

[20] Informe del Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo acerca de la labor realizada en su tercer período de sesiones, celebrado en Ginebra del 31 de enero al 11 de febrero de 1972 (A/CN.9/63 y Add.1).

quinto período de sesiones, que dicho Grupo celebrara un cuarto período (extraordinario) de sesiones en otoño de 1972 y un quinto período de sesiones en febrero de 1973.

49. Los informes sobre los períodos de sesiones cuarto y quinto del Grupo de Trabajo fueron presentados por sus relatores en el actual período de sesiones de la Comisión[21].

b) *Informe sobre el cuarto período de sesiones del Grupo de Trabajo*

50. Al presentar el informe del Grupo de Trabajo sobre su cuarto período de sesiones (A/CN.9/74), se señaló que el Grupo de Trabajo había preparado un proyecto de textos legales relativos a las normas básicas que rigen la responsabilidad del porteador[22]. Esas disposiciones incluían una norma unificada de la responsabilidad del porteador basada en la culpa, y una norma unificada sobre la carga de la prueba.

51. Se señaló que el proyecto de disposiciones, al establecer normas unificadas sobre responsabilidad y carga de la prueba, omitía el "catálogo de excepciones" respecto de la responsabilidad del porteador que figura en el Convenio de Bruselas de 1924. Se indicó además que, como parte de una transacción para llegar a un acuerdo, la norma general de que el porteador está obligado a probar su diligencia se sometió a una excepción en el caso de incendio.

52. Se señaló además que el Grupo de Trabajo había preparado, en su cuarto período de sesiones, un proyecto de disposición sobre cláusulas de arbitraje en los conocimientos de embarque (A/CN.9/74, párrs. 38a 52)[23]. En ese proyecto, entre otras cosas, se declara permisible todo acuerdo por el que se sometan a arbitraje las controversias que puedan surgir en relación con un contrato de transporte, y se indican además los lugares donde, a opción del demandante, se podría incoar procedimiento[24].

c) *Informe sobre el quinto período de sesiones del Grupo de Trabajo*

53. Al presentar el informe del Grupo de Trabajo sobre su quinto período de sesiones (A/CN.9/76)[25], se indicó que el Grupo de Trabajo había tomado decisiones respecto de las normas sobre limitación de la responsabilidad del porteador. Se señaló que el Grupo de Trabajo había decidido seguir el sistema del Protocolo de Bruselas de 1968 que permite optar entre límites máximos basados en: *a*) el número de bultos o unidades y *b*) el peso de las mercancías perdidas o deterioradas. Sin embargo, el Grupo de Trabajo propuso que se revisara la terminología del Protocolo, entre otras cosas, para eliminar ambigüedades y tener en cuenta los problemas presentados per el transporte en contenedores.

54. Se informó también de que el Grupo de Trabajo había redactado disposiciones sobre los otros temas siguientes: los efectos del transbordo de las mercancías en la responsabilidad del porteador contratante y del porteador sucesivo (o efectivo [*actual carrier*]); los efectos de las medidas para el salvamento de vidas y bienes en la mar; y el plazo de prescripción de las acciones judiciales o arbitrales contra el porteador.

d) *Examen de los informes del Grupo de Trabajo*

55. Al examinar los informes del Grupo de Trabajo, se señaló que todavía no se había terminado la redacción de las normas revisadas sobre responsabilidad de los porteadores marítimos. Por lo tanto, la Comisión decidió ceñirse al criterio que había seguido generalmente cuando un grupo de trabajo estaba preparando un texto legislativo y limitarse a tomar nota de los progresos realizados por el Grupo de Trabajo. Por consiguiente, se aplazó la decisión sobre la labor del Grupo de Trabajo hasta que pudiesen examinarse en conjunto las disposiciones que se propusieran.

56. Muchos representantes manifestaron su satisfacción por los progresos del Grupo de Trabajo; se encomió también a éste por el ánimo de transacción de que había dado muestras y que había permitido llegar a un acuerdo sobre gran número de problemas difíciles.

57. Algunos representantes manifestaron que apoyaban la idea, examinada por el Grupo de Trabajo con carácter preliminar, de que las disposiciones revisadas se incluyesen en una nueva convención y no en un segundo protocolo del Convenio de Bruselas de 1924. Se indicó que si se preparaba una nueva convención ello permitiría redactar un texto uniforme que sería más fácil de interpretar. Además, en una nueva convención se incluirían la terminología y los criterios modernos que figuran ya en los convenios sobre transporte por vía aérea, por ferrocarril y por carretera, y que cada vez era más importante una armonización de las disposiciones sobre responsabilidad del porteador en los diferentes medios de transporte dado el rápido desarrollo del transporte combinado.

58. Algunos representantes lamentaron el texto de transacción que había aprobado el Grupo de Trabajo en su cuarto período de sesiones (véase el párr. 51), en virtud del cual el porteador no tiene que probar su diligencia cuando las mercancías se pierden o deterioran en caso de incendio. No obstante, un representante señaló que en la propuesta de armonizar las normas aplicables a los diferentes modos de transporte deberían tenerse en cuenta las circunstancias y riesgos especiales inherentes al transporte marítimo.

[21] La Comisión examinó el tema en sus sesiones 133a. y 134a., celebradas el 5 y el 6 de abril de 1973.

[22] La mayoría de los miembros del Grupo de Trabajo aprobó, en el tercer período de sesiones los principios generales de las normas básicas que rigen la responsabilidad del porteador (A/CN.9/63, párr. 70). El documento de trabajo para el tercer período de sesiones fue el primer informe del Secretario General sobre la "Responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque" (A/CN.9/63/Add.1). El documento de trabajo para el mismo tema en el cuarto período de sesiones fue un informe del Secretario General, titulado "Planteamientos de las decisiones básicas en la política de distribución de los riesgos entre el propietario de la carga y el porteador"; ese informe figuraba en un anexo del informe sobre el cuarto período de sesiones del Grupo de Trabajo (A/CN.9/74, anexo I).

[23] El Grupo de Trabajo preparó en su tercer período de sesiones un anteproyecto sobre cláusulas de elección de foro en los conocimientos de embarque (A/CN.9/63, párr. 39).

[24] A/CN.9/74, párr. 47–2. Según ese proyecto (inciso 5)), ninguna de las disposiciones afectará "a la validez de un acuerdo de arbitraje celebrado por las partes después de formularse la reclamación basada en el contrato de transporte".

[25] El documento de trabajo para ese período de sesiones fue el segundo informe del Secretario General sobre "Responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque" (A/CN.9/76/Add.1).

59. Un representante apoyó la propuesta, formulada en relación con el futuro programa de trabajo del Grupo, de que las normas de la convención se aplicasen a los contratos de transporte que no se formalizaran con un "conocimiento de embarque", en el sentido estricto de la palabra. Otro representante aprobó la insistencia del Grupo de Trabajo en la unificación de la obligación contractual del porteador. El representante celebró tambien que se hubiese suprimido la limitación de responsabilidad en el caso de daños por conducta dolosa del porteador o de alguno de sus auxiliares o agentes, si bien habría deseado que la misma norma se aplicase al caso de daños por actos temerarios o culpa grave.

60. Un representante señaló a la atención de los miembros las normas sobre cláusulas de arbitraje preparadas por el Grupo de Trabajo en su cuarto período de sesiones (párr. 52). Dijo que la disposición sobre el método de elección del lugar del arbitraje le resultaba inaceptable y debía seguir estudiándose.

Decisión de la Comisión

61. En su 134a. sesión, celebrada el 6 de abril de 1973, la Comisión aprobó por unanimidad la siguiente decisión,

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

"1. *Toma nota con satisfacción* de los informes del Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo acerca de la labor realizada en sus períodos de sesiones cuarto y quinto;

"2. *Pide* al Grupo de Trabajo que prosiga su labor de conformidad con el mandato que le fue conferido por la Comisión en la resolución aprobada en su cuarto período de sesiones y la termine sin demora."

CAPITULO V

ARBITRAJE COMERCIAL INTERNACIONAL

62. En su segundo período de sesiones, la Comisión designó al Sr. Ion Nestor (Rumania) Relator Especial sobre problemas relativos a la aplicación e interpretación de las convenciones existentes sobre arbitraje comercial internacional y otros problemas conexos[26].

63. El Relator Especial presentó a la Comisión un informe preliminar en el tercer período de sesiones (A/CN.9/49 y Add.1) y su informe definitivo (A/CN.9/64) en el quinto período de sesiones.

64. En su quinto período de sesiones, la Comisión, tras examinar el informe definitivo del Relator Especial, pidió al Secretario General que invitara a los Estados miembros de la Comisión a presentar a la Secretaría sus observaciones sobre las propuestas hechas por el Relator Especial y toda otra sugerencia u observación que desearan formular en relación con el tema[27].

65. En el actual período de sesiones, la Comisión dispuso de un informe del Secretario General en el que se resumían los comentarios, las sugerencias y las observaciones de los Estados miembros de la Comisión y se formulaban propuestas relativas a la labor futura en esta esfera (A/CN.9/79).

66. La mayoría de los representantes que intervinieron sobre este tema centraron sus observaciones y sugerencias en torno a las propuestas del Relator Especial relativas a: *a*) la promoción de la Convención de las Naciones Unidas de 1958 sobre el reconocimiento y la ejecución de las sentencias arbitrales extranjeras; *b*) la promoción de la Convención Europea de 1961 sobre Arbitraje Comercial Internacional; *c*) el establecimiento de un grupo de estudio o un grupo de trabajo para examinar la conveniencia de elaborar un reglamento tipo de arbitraje y la viabilidad de la unificación y simplificación de las leyes nacionales de arbitraje; *d*) la publicación de los laudos.

67. En cuanto a la promoción de la Convención de las Naciones Unidas de 1958 sobre el reconocimiento y la ejecución de las sentencias arbitrales extranjeras, todos los representantes convinieron en que se instase a los países que no lo hubieran hecho todavía a que ratificaran dicha Convención o se adhirieran a ella. También se acordó que la Comisión pidiese a la Asamblea General que hiciera dicha recomendación.

68. Varios representantes pusieron en tela de juicio la conveniencia de que la Comisión adoptase medida alguna respecto de la Convención Europea de 1961 sobre Arbitraje Comercial Internacional. Algunos representantes adujeron que, antes de recomendar la ratificación de dicha Convención o la adhesión a ella, la Comisión misma tenía que estudiar el texto para decidir si era idóneo para tal recomendación. Otros representantes se mostraron de acuerdo con la propuesta del Relator Especial de que la Comisión recomendase la ratificación de la Convención o la adhesión a ella. No obstante, a juicio de la mayoría de los representantes que apoyaron esta propuesta, la Comisión debía invitar a la Comisión Económica para Europa a que formulara tal recomendación en vez de hacerlo ella misma. Un representante sugirió que, antes de adoptar una decisión definitiva, la Comisión pidiera a la Comisión Económica para Europa que determinase si la Convención era objeto de aplicación frecuente y si había resultado poco satisfactoria en algún aspecto.

69. También se propuso que se promoviera la Convención Europea de 1961 sobre Arbitraje Comercial Internacional en otras regiones además de Europa. Varios representantes hicieron observaciones acerca de esta propuesta. Algunos representantes sugirieron que la Comisión transmitiese el texto de la Convención a las comisiones económicas regionales distintas de la Comisión Económica para Europa y las invitara a que lo estudiasen a fin de determinar si podía ser adaptado a las necesidades del comercio internacional en esas regiones del mundo. Otros representantes opinaron que debía alentarse a las comisiones económicas a tener en cuenta las disposiciones de la Convención Europea de 1961 al elaborar una convención en función de sus propias necesidades. Varios representantes opinaron que la Comisión no debía dirigirse directamente a las comisiones económicas interesadas, sino invitar a la Comisión Económica para Europa a que pidiera a las

[26] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo cuarto período de sesiones, Suplemento No. 18* (A/7618), párr. 112 (Anuario de la CNUDMI, vol. I: 1968–1970, segunda parte, capítulo II, párr. 112).

[27] *Ibid., vigésimo séptimo período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8717), párr. 87, inciso 1) (Anuario de la CNUDMI, vol. III; 1972, primera parte, capítulo II, párr. 87, inciso 1)).

demás comisiones regionales que indicasen, si había lugar, las modificaciones que les parecieran necesarias a fin de que la Convención fuese aceptable para los países de sus regiones respectivas. Algunos representantes, sin embargo, sugirieron que la Comisión, sin recabar la opinión de las comisiones económicas, recomendase a los Estados no europeos que ratificaran la Convención. Un representante señaló que tal recomendación tendría que dirigirse a las comisiones económicas, al Consejo de Asistencia Económica Mutua y a los Estados que no eran miembros de ninguna comisión económica regional.

70. Algunos representantes se opusieron a estas propuestas y sugirieron que la Comisión no adoptase ninguna decisión con respecto a la Convención de 1961 antes de haber tenido la oportunidad de formarse una opinión sobre sus disposiciones. Además, esos representantes estimaron que no incumbía a la Comisión promover la Convención de 1961, que era de carácter regional.

71. Por lo que respecta a la propuesta *c*) mencionada en el párrafo 66, los representantes que intervinieron sobre esta cuestión convinieron, en su mayoría, en que era prematuro establecer ahora un grupo de estudio o un grupo de trabajo. Se dijo que la Secretaría era el órgano más idóneo para llevar a cabo la labor preparatoria que la Comisión deseara que se efectuase. Hubo, sin embargo, divergencias entre los representantes acerca de si la Comisión debía incluir en su programa de trabajo la aplicación de la propuesta del Relator Especial antes mencionada, es decir, la elaboración de un reglamento tipo de arbitraje y la unificación de las leyes nacionales de arbitraje. Algunos representantes opinaron que la aplicación de la propuesta *c*), era casi imposible y, por tanto, no justificaba un desembolso de los limitados recursos financieros y de otro tipo de las Naciones Unidas. Uno de estos representantes señaló que la unificación del derecho procesal era mucho más difícil que la del derecho sustantivo. En la mayoría de los países, el código de enjuiciamiento civil era una de las ramas de la legislación en que las tradiciones nacionales tenían mayor pujanza. La unificación de tales códigos o de cualquiera de sus disposiciones era especialmente difícil porque en los países de *common law* el procedimiento era totalmente diferente del que se aplicaba en los países de derecho civil. Por ello la unificación del derecho procesal no podía llevarse a cabo sobre una base universal, sino sólo regional.

72. En relación con el propuesto reglamento tipo de arbitraje, un representante señaló que, al preparar el Reglamento Europeo de Arbitraje de 1966, la Comisión Económica para Europa había juntado unos cien reglamentos, todos ellos con pretensiones de constituir un reglamento tipo; no había ninguna razón para agregar uno nuevo. Otro representante manifestó que un reglamento tipo de arbitraje no bastaría para abarcar todas las situaciones, porque el reglamento que conviniese para los litigios menos importantes no podría aplicarse a aquellos en que se barajaran grandes cantidades de dinero.

73. Los representantes a los que se hace referencia en los párrafos anteriores llegaron a la conclusión de que la Comisión debería pedir al Secretario General que preparase un estudio sobre la conveniencia y viabilidad de redactar un reglamento tipo de arbitraje y de unificar las leyes nacionales.

74. Varios representantes manifestaron su desacuerdo con la anterior actitud, que estimaron negativa. Se opinó que la Comisión podía llevar a cabo una labor eficaz de unificación de las normas de arbitraje y de unificación de las correspondientes leyes nacionales.

75. Un observador indicó que, en una reunión organizada algunos años atrás para estudiar la relación entre la unificación en el plano regional y el universal, se había llegado a la conclusión de que la unificación universal era la meta deseada y de que sólo en el caso de que no fuese alcanzable habría que tratar de conseguir la unificación regional. Un representante apoyó esta opinión.

76. Otro observador señaló que los Estados Miembros del Consejo de Asistencia Económica Mutua habían firmado en 1972 un convenio sobre solución, por medio de arbitraje, de los litigios resultantes de la cooperación económica, científica y técnica, y habían decidido preparar un reglamento uniforme para los tribunales de arbitraje de los distintos países.

77. La mayoría de los representantes suscribió la propuesta de que la Comisión decidiese preparar un reglamento tipo para el arbitraje especial. Un representante señaló que tal reglamento era necesario para los hombres de negocios y ayudaría a resolver los problemas comerciales que se plantean entre países con sistemas jurídicos diferentes. Otro representante propuso que, al redactar el reglamento, se tuvieran en cuenta las dificultades con que tropiezan los pequeños comerciantes de los países en desarrollo en relación con la solución de sus litigios por medio del arbitraje.

78. La mayoría de los representantes que apoyaron la idea de preparar un reglamento tipo de arbitraje propusieron que la Secretaría se encargase de ello, en colaboración con el Relator Especial y las organizaciones internacionales interesadas. Se sugirió también que la Secretaría, en el desempeño de esta labor, se basase en los reglamentos de arbitraje vigentes redactados por las comisiones económicas regionales y otras organizaciones y tuviese en cuenta las prácticas internacionales. Un representante propuso que la Secretaría cooperase, entre otros organismos, con la Comisión Interamericana de Arbitraje Comercial y que, en sus trabajos, tuviese también en cuenta el Convenio de 1972 sobre solución de litigios por arbitraje, concertado por los Estados Miembros del Consejo de Asistencia Económica Mutua.

79. Varios representantes se opusieron a la propuesta del Relator Especial de que la Comisión publicase una recopilación de laudos relacionados con el comercio internacional, siempre que las partes interesadas accedieran a esa publicación. Se indicó que el motivo de que se sometiera un litigio a arbitraje solía ser el deseo de evitar toda publicidad. Se observó también que la recopilación propuesta no tendría mayor importancia, ya que el repertorio habría de ser, por fuerza, muy incompleto y recogería únicamente unas pocas decisiones dispersas sobre las normas de conflicto de leyes y las leyes nacionales sustantivas de los diferentes países. Además, tal publicación vendría en gran parte a duplicar las actuales colecciones y comprendería únicamente laudos ya publicados en revistas jurídicas.

80. Otros representantes, en cambio, opinaron que una recopilación de laudos contribuiría a la utilización del arbitraje y facilitaría el intercambio de información. Un observador sugirió que lo mejor sería publicar la doctrina general de los laudos, sin mencionar los nombres de las partes ni dar detalles concretos. Tal publicación podría incorporarse al Anuario de la Comisión.

81. Algunos representantes comentaron también la propuesta del Relator Especial de que la Comisión fomentase y patrocinase la creación de una organización internacional de arbitraje comercial. Sin embargo, estos representantes opinaron que la creación de centros de arbitraje incumbía a las organizaciones de arbitraje y no a los gobiernos. Un representante señaló que los congresos internacionales de arbitraje hacían innecesaria una organización permanente. Esos congresos períodicos son accesibles a todo el mundo, y a ellos asistían la mayor parte de las organizaciones interesadas, mientras que una organización permanente y costosa probablemente sólo contaría con un número reducido de miembros.

82. Un representante sugirió que la Comisión diese mayor importancia a la asistencia y a la formación técnicas a los países en desarrollo, enviándoles expertos que dieran a conocer en esos países los procedimientos arbitrales.

83. La Comisión creó un Grupo de Redacción, compuesto de los representantes de Australia, Austria, Francia, Nigeria, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Rumania y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, y pidió a dicho Grupo que, a la vista de las propuestas y comentarios formulados en el período de sesiones, preparase un proyecto de resolución sobre las cuestiones *a*), *b*) y *c*) enunciadas en el párrafo 66.

84. Un representante sugirió que la Comisión tomase también una decisión sobre la labor que deseaba realizar respecto de otras propuestas del Relator Especial.

Decisión de la Comisión

85. En su 140a. sesión, celebrada el 11 de abril, la Comisión aprobó por unanimidad la siguiente decisión:

"La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional

"1. *Recomienda* a la Asamblea General que invite a los Estados que no hayan ratificado la Convención de 1958 sobre el reconocimiento y la ejecución de las sentencias arbitrales extranjeras o no se hayan adherido a ella a que estudien la posibilidad de hacerlo;

"2. *Invita* a la Comisión Económica para Europa a que señale a la atención de los Estados con derecho a ratificar la Convención Europea de 1961 sobre Arbitraje Comercial Internacional o de adherirse a ella, pero que no lo hayan hecho, la existencia de dicha Convención y les invite a manifestar si piensan adherirse a ella;

"3. *Pide* al Secretario General que:

"*a*) En consulta con las comisiones económicas regionales de las Naciones Unidas y los centros de arbitraje comercial internacional, y teniendo en cuenta los reglamentos de arbitraje de la Comisión Económica para Europa y de la Comisión Económica para Asia y el Lejano Oriente, prepare un proyecto de reglamento tipo de arbitraje para uso facultativo en el arbitraje especial relacionado con el comercio internacional; y

"*b*) Presente un proyecto o un informe a la Comisión en su octavo período de sesiones, si a raíz de sus estudios y consultas con las organizaciones antes mencionadas, no considerase conveniente la redacción de tal reglamento.

"4. *Se reserva* el derecho de examinar en un período de sesiones posterior la labor ulterior que podría útilmente emprender en la esfera del arbitraje comercial internacional."

86. Algunos representantes expresaron sus reservas respecto del párrafo 2 de la decisión anterior, ya que en él la Comisión alienta el fomento de la unificación del derecho mercantil regional oponiéndolo al derecho mercantil internacional. Varios representantes expresaron que la aprobación del párrafo 2 de la decisión no debe constituir un precedente.

CAPITULO VI

FORMACIÓN Y ASISTENCIA EN MATERIA DE DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL

87. En su quinto período de sesiones, la Comisión pidió al Secretario General que acelerase e intensificase las actividades relacionadas con la ejecución del programa de la Comisión sobre formación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional. Pidió asimismo al Secretario General que estudiase la posibilidad de organizar un simposio internacional sobre la función de las universidades y los centros de investigación en la enseñanza, la difusión y la más amplia comprensión del derecho mercantil internacional[28].

88. En el presente período de sesiones, la Comisión tuvo ante sí un informe del Secretario General (A/CN.9/80), en el que se enunciaban las actividades emprendidas para ejecutar el programa de la Comisión sobre formación y asistencia y se daba cuenta del resultado de la encuesta realizada en cumplimiento de la decisión de la Comisión relativa a la posibilidad de organizar el mencionado simposio[29].

89. Al presentar ese informe, el Secretario de la Comisión señaló a la atención de sus miembros que en 1973 se seguiría con la práctica de asignar algunas de las becas del Instituto de las Naciones Unidas para Formación Profesional e Investigaciones (UNITAR) a candidatos especialmente interesados en el derecho mercantil internacional. Esos becarios de países en desarrollo recibirían capacitación en derecho mercantil internacional bajo la supervisión de miembros de la Subdivisión de Derecho Mercantil Internacional.

90. El Secretario de la Comisión explicó asimismo las dificultades financieras con que se había tropezado para obtener las contribuciones voluntarias necesarias para proporcionar a un joven estudioso de un país en desarrollo los medios de trasladarse a un centro con

[28] *Ibid.*, párr. 97 (Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, primera parte, capítulo II, párr. 97).

[29] La Comisión examinó ese informe en sus sesiones 132a. y 133a., el 5 de abril de 1973.

buenos servicios de biblioteca que le permitiesen preparar material didáctico que pudiese utilizar en su propia universidad y quizás en otras universidades de su región.

91. Se informó además a la Comisión de una solicitud dirigida por el Secretario General a los países desarrollados Miembros de las Naciones Unidas para que ofreciesen pasantías en sus respectivas instituciones bancarias y comerciales a nacionales de países en desarrollo. Se informó de que se habían recibido contestaciones positivas de Austria, Bélgica, Noruega y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

92. Con respecto al simposio internacional propuesto sobre la función de las universidades y los centros de investigación en la enseñanza, la difusión y la mayor comprensión del derecho mercantil internacional, el Secretario de la Comisión indicó que convendría organizar el simposio en relación con el octavo período de sesiones de la Comisión, que debía celebrarse en 1975 en la Oficina de las Naciones Unidas en Ginebra. Se informó a la Comisión de que si el simposio se celebraba hacia el final del período de sesiones, el tiempo libre que solía dedicarse a la preparación del informe sobre el período de sesiones podría emplearse para el simposio. Además, la Comisión podría utilizar para el debate sobre el tema del simposio las dos sesiones que suelen asignarse al debate sobre capacitación y asistencia. Se informó asimismo a la Comisión de que el UNITAR se había mostrado dispuesto a cooperar con la Secretaría en la organización administrativa del simposio.

93. Respecto de la producción de material de enseñanza en el campo del derecho mercantil internacional, varios representantes destacaron la importancia del proyecto y manifestaron su gratitud al Gobierno de Australia, cuyo representante había anunciado que su Gobierno estaba dispuesto a dotar con 5.000 dólares australianos una beca que permitiría a un joven jurista de un país en desarrollo iniciar la preparación de material de enseñanza en Australia.

94. Varios representantes expresaron le esperanza de que un número cada vez mayor de universidades incluyera la materia del derecho mercantil internacional en su programa de estudios.

95. El representante de Francia anunció que, si bien la Secretaría no había recibido ninguna comunicación de su Gobierno, éste había acordado no obstante ofrecer algunas becas a los nacionales de países en desarrollo a fin de permitirles adquirir experiencia práctica en el derecho mercantil internacional en instituciones financieras y comerciales de Francia. El representante de Australia indicó que su Gobierno estaría dispuesto a ayudar a nacionales de países en desarrollo a encontrar pasantías o becas en instituciones comerciales o financieras en Australia.

96. Muchos representantes expresaron su reconocimiento a los gobiernos que habían respondido favorablemente al llamamiento del Secretario General para que se concedieran pasantías, cuya apremiante necesidad se hacía sentir en los países en desarrollo. Un representante dijo que la falta de reacción positiva al llamamiento del Secretario General por parte de otras países desarrollados era un tanto decepcionante. Algunos representantes apoyaron el programa ejecutado por el Secretario General para informar a los países en desarrollo de las ofertas de asistencia para formación y de pasantías en derecho mercantil internacional hechas por los países desarrollados.

97. Algunos representantes opinaron que lo que más falta hacía a los abogados y los funcionarios de los países en desarrollo no era un programa de especialización estrecha en los diversos campos del derecho mercantil internacional, sino un programa de instrucción de carácter general y básico. Esos representantes agradecieron en particular los esfuerzos hechos por algunos gobiernos para dar tal formación en sus instituciones académicas a nacionales de países en desarrollo.

98. Varios representantes estuvieron de acuerdo en que sería sumamente beneficioso organizar en los propios países en desarrollo seminarios de derecho mercantil internacional. Estos seminarios que podrían ser dirigidos con la ayuda de profesores visitantes de países desarrollados, permitirían alcanzar a un número considerable de abogados, hombres de negocios y funcionarios de los países desarrollados con un costo mínimo. A este respecto, se sugirió que se estimulara al UNITAR a continuar organizando tales seminarios.

99. El observador de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) informó a la Comisión de que la Organización había elaborado planes concretos para un programa de asistencia a los países en desarrollo en materia de leyes y reglamentos aplicables a los buques y al transporte marítimo, con el auspicio conjunto de la OCMI, la UNCTAD y la CNUDMI. Los detalles del programa se comunicarían a la secretaría de la CNUDMI en un futuro próximo.

100. Todos los representantes que hablaron al respecto estimaron que sería valiosísima la organización de un simposio internacional de profesores y futuros profesores de derecho mercantil internacional sobre la función de las universidades y los centros de investigación en la enseñanza, la difusión y una apreciación más amplia del derecho mercantil internacional. Además de divulgar la labor de la Comisión, el simposio ayudaría a promover la introducción del derecho mercantil internacional en el programa de estudios de las universidades nacionales.

101. Todos los representantes estuvieron de acuerdo también en que, de conformidad con la sugerencia del Secretario de la Comisión, el simposio se celebrase en relación con su octavo período de sesiones. Algunos, sin embargo, opinaron que dos días eran muy poco para un intercambio significativo de impresiones sobre el tema del simposio. A juicio de estos representantes, se necesitaban, como mínimo, cuatro o cinco días.

102. Otros representantes opinaron que, habida cuenta de la necesidad de evitar que las Naciones Unidas sufragasen gastos suplementarios, dos días de deliberaciones serían suficientes, siempre que se proporcionara a los participantes la ocasión de observar a la Comisión en actividad durante la última semana de su período de sesiones y que algunos miembros de la Comisión se ofrecieran voluntariamente a dirigir la palabra a los participantes, entre las sesiones, sobre la labor de la Comisión.

103. Un representante sugirió que tal vez fuese posible ampliar el simposio mediante reuniones suple-

mentarias en una de las universidades nacionales de su país, a condición de que las fechas del simposio coincidieran con las vacaciones de Pascua para que los participantes pudieran utilizar los alojamientos de los estudiantes.

104. Muchos representantes opinaron que habrían de pagarse gastos de viaje y dietas a los participantes de los países en desarrollo para que pudieran asistir al simposio en número suficiente. Según estos representantes, la utilidad del simposio disminuiría mucho si la participación en él estuviera prácticamente limitada a personas de países desarrollaros. Por consiguiente, se pidió a la secretaría de la Comisión que solicitara contribuciones voluntarias de los gobiernos, las organizaciones internacionales y las fundaciones para financiar los gastos de viaje y las dietas de participantes de países en desarrollo. A este respecto, el representante de Australia dijo que solicitaría de su Gobierno que considerase la posibilidad de sufragar los gastos de viaje de los participantes de esos países y exhortó a otros representantes de países desarrollados a que siguieran su ejemplo. El observador de la Comisión de las Comunidades Europeas indicó que esta Comisión, dentro del marco del acuerdo especial con los países asociados, quizás estuviera en situación de contribuir a financiar los gastos de viaje y las dietas de participantes de países africanos.

105. Un representante sugirió que se incluyera en el título del simposio una referencia a los "pagos internacionales", a fin de señalar a la atención de los medios académicos y mercantiles la ley uniforme que la Comisión estaba elaborando en esta materia. En su opinión, la inclusión de esta referencia atraería a participantes de las instituciones bancarias y financieras e incitaría a éstas a aportar contribuciones voluntarias para financiar los gastos de participación de profesores de países en desarrollo.

106. Varios representantes sugirieron que, a fin de garantizar el éxito del simposio, se limitaran de antemano a dos o tres temas de carácter informativo las cuestiones que hubieran de tratarse. Por consiguiente, se pidió a la Secretaría de la Comisión que celebrara consultas con los miembros de la Comisión sobre la organización y planificación del simposio.

Decisión de la Comisión

107. En su 133a. sesión, celebrada el 5 de abril de 1973, la Comisión aprobó por unanimidad la siguiente decisión:

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

"1. *Expresa su reconocimiento* a los gobiernos que han aportado contribuciones voluntarias para la aplicación de su programa de formación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional;

"2. *Expresa la esperanza* de que se harán otras contribuciones en cualquier forma apropiada;

"3. *Expresa la opinión* de que debe alentarse a las universidades a introducir el estudio del derecho mercantil internacional y de que el simposio aludido en el inciso *c*) del párrafo 5 será útil al respecto;

"4. *Pide* al Secretario General:

"*a*) Que acelere e intensifique las actividades relacionadas con el mencionado programa de formación y asistencia, teniendo especialmente en cuenta las necesidades de los países en desarrollo;

"*b*) Que organice, en relación con el octavo período de sesiones de la Comisión, un simposio internacional sobre la función de las universidades y los centros de investigación en la enseñanza, la difusión y un reconocimiento más general del valor del derecho mercantil internacional, y que solicite contribuciones voluntarias de los gobiernos, las organizaciones internacionales y las fundaciones para financiar los gastos de viaje y las dietas de participantes de los países en desarrollo;

"*c*) Que estudie la posibilidad de que el Instituto de Formación Profesional e Investigaciones de las Naciones Unidas organice seminarios de derecho mercantil internacional en países en desarrollo."

CAPITULO VII

EMPRESAS MULTINACIONALES

108. En su vigésimo séptimo período de sesiones, la Asamblea General aprobó la resolución 2928 (XXVII), de 28 de noviembre de 1972, relativa al informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional. En el párrafo 5 de la resolución, la Asamblea General invita a la Comisión:

"A pedir a los gobiernos y las organizaciones internacionales interesadas información acerca de los problemas jurídicos que presentan los diversos tipos de empresas multinacionales y de sus consecuencias para la unificación y armonización del derecho mercantil internacional, y a examinar, a la luz de esa información y de los resultados de los estudios de que se disponga, incluidos los de la Organización Internacional del Trabajo, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo y el Consejo Económico y Social, qué medidas adicionales serían adecuadas a ese respecto."

109. En el presente período de sesiones[30], la Comisión tuvo ante sí una nota del Secretario General (A/CN.9/83) que facilitaba antecedentes del párrafo 5 de la resolución de la Asamblea General y sugería las medidas que la Comisión podría tomar en cumplimiento de lo dispuesto en ese párrafo.

110. Algunos representantes observaron que la expresión "empresas multinacionales" no era jurídica; el derecho, en su etapa actual de desarrollo, sólo reconocía las empresas constituidas con arreglo al derecho nacional y, por lo tanto, la Comisión debía intentar definir la expresión. Se plantearon otros problemas respecto del alcance del mandato dado a la Comisión. Por ejemplo, la resolución de la Asamblea General se refería a "diversos tipos de empresas" y cabía preguntarse si esa expresión comprendía no sólo las empresas manufactureras, sino también las empresas financieras, de servicios o de distribución, o las empresas dedicadas al transporte. También planteó dudas el significado de "multinacional"; ese término podía referirse a una sola empresa con muchas filiales en

[30] La Comisión examinó el tema en sus sesiones 134a. y 135a., celebradas el 6 de abril de 1973.

127. Varios representantes estimaron también que sería prematuro establecer un grupo de trabajo sobre el tema como había sugerido el representante de Francia. En opinión de esos representantes, sería más útil pedir a la secretaría de la Comisión que presentara a ésta en su próximo período de sesiones un informe sobre la cuestión en el que se determinasen las causas de la demora en adherirse a las convenciones sobre derecho mercantil internacional y se recomendasen medidas para eliminar esas causas. Se sugirió asimismo que la cuestión se incluyera periódicamente en el programa de la Comisión (por ejemplo, cada tres años) para su examen crítico por ésta.

128. Varios representantes apoyaron la propuesta de crear un pequeño grupo de trabajo encargado de preparar el informe sugerido.

129. Algunos representantes expresaron la opinión de que tanto el establecimiento de un grupo de trabajo como la preparación de un informe por la Secretaría serían prematuros. En opinión de esos representantes, no había necesidad de investigar las razones de que no se adhiriesen a las convenciones existentes un número suficientemente grande de Estados, ya que la propia Comisión estaba trabajando para eliminar esas razones al emprender la revisión de las normas incorporadas a esas convenciones. Por otra parte, si el estudio del grupo de trabajo o de la Secretaría se orientase a futuras convenciones elaboradas por la Comisión, prejuzgaría la suerte de esas convenciones, ninguna de las cuales se había aceptado definitivamente. Algunos de esos representantes señalaron además que no sería apropiado iniciar un programa general para promover la adhesión a las convenciones internacionales existentes, ya que muchos Estados no habían tenido oportunidad de participar en la formulación de la mayoría de esas convenciones.

130. Un representante sugirió que, en vista del mucho trabajo de la Secretaría de la Comisión, ésta debería designar a uno de los representantes de sus miembros como relator especial para que preparase el estudio necesario. Otro representante opinó que la cuestión de fomentar la adhesión a las convenciones internacionales correspondía a la esfera del derecho internacional público. En consecuencia, debía consultarse primero a la Comisión de Derecho Internacional, que se ocupaba de esa esfera, para asegurarse de que la creación de un grupo de trabajo sobre la materia no suponía una injerencia en la competencia de ese órgano.

131. Un representante sugirió además que no bastaba con elaborar nuevas normas uniformes en las cuestiones relativas al derecho mercantil internacional; había que adoptar también medidas para lograr una interpretación coherente de esas normas. Con este fin, el mismo representante señaló que en el anteproyecto de convención sobre la creación de una unión para el *jus commune* debería preverse un tribunal mercantil internacional de carácter permanente.

Decisión de la Comisión

132. La Comisión, en su 141a. sesión, celebrada el 11 de abril de 1973, después de considerar diversas propuestas, aprobó por unanimidad la siguiente decisión:

"La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional

"1. *Decide* mantener en su programa la cuestión de la ratificación más amplia de las convenciones relativas al derecho mercantil internacional o la adhesión más amplia a las mismas;

"2. *Pide* al Secretario General que prepare, si procede con asistencia de representantes de los miembros de la Comisión, un informe en el que se examinen las causas de la demora en la ratificación de esas convenciones internacionales o su adhesión a ellas y los medios de acelerar esa ratificación o adhesión, basado en los estudios realizados y la experiencia adquirida por otros órganos de las Naciones Unidas u organismos especializados, en particular el Instituto de Formación Profesional e Investigaciones de las Naciones Unidas, la Organización Internacional del Trabajo, la Organización Mundial de la Salud, la Organización de Aviación Civil Internacional y la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, y que presente ese informe a la Comisión, si es posible, en su séptimo período de sesiones;

"3. *Decide* volver a examinar en su séptimo período de sesiones, si se dispone de tiempo para ello y a la luz del informe del Secretario General, la conveniencia de crear un pequeño grupo de trabajo, al que se confiaría la formulación de propuestas, para su examen por la Comisión en un período de sesiones ulterior, sobre los medios de acelerar la ratificación de las convenciones relativas al derecho mercantil internacional o la adhesión a estas convenciones."

CAPITULO IX

LABOR FUTURA; MÉTODOS DE TRABAJO

A. *Resolución 2928 (XXVII) de la Asamblea General, relativa al informe de la Comisión sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones*

133. El Presidente del quinto período de sesiones de la Comisión, que durante el vigésimo séptimo período de sesiones de la Asamblea General había presentado en la Sexta Comisión el informe de la Comisión sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones, informó acerca de las medidas adoptadas por la Asamblea General sobre la base del informe de la Comisión.

B. *Resolución 2929 (XXVII) de la Asamblea General, relativa a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías*

134. La Comisión tomó nota de esa resolución, en la que la Asamblea General decide que en 1974 se convoque una conferencia internacional de plenipotenciarios y transmite a la conferencia el proyecto de convención sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías, junto con el comentario sobre sus disposiciones y la recopilación analítica de observa-

ciones y propuestas que preparará el Secretario General de conformidad con la decisión de la Comisión[36].

C. *Mensaje del Secretario General de las Naciones Unidas a los consejos, comisiones y comités de las Naciones Unidas*

135. En la 126a. sesión de la Comisión, celebrada el 2 de abril de 1973, el Secretario de la Comisión leyó un mensaje del Secretario General en el que éste expresaba la opinión de que, en vista de las constantes dificultades financieras de la Organización, era inevitable cierto grado de restricciones presupuestarias. Por ello era esencial conseguir el pleno apoyo de la Secretaría y de los distintos órganos de las Naciones Unidas en que se originan los nuevos programas y actividades. Si bien el Secretario General no sugería que no podrían emprenderse nuevos programas y actividades, invitaba a esos órganos a acometer los nuevos programas con los recursos de personal liberados por la conclusión de tareas anteriores, o asignando un orden de prioridad inferior a ciertas actividades de carácter continuo.

136. La Comisión tomó nota del mensaje del Secretario General y tuvo en cuenta sus observaciones al planear su programa de trabajo.

D. *Lugar y fecha de los períodos de sesiones de la Comisión y de sus grupos de trabajo: Conferencia de las Naciones Unidas sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías*

137. Tras escuchar una exposición de las consecuencias financieras, la Comisión decidió celebrar su séptimo período de sesiones en la Sede de las Naciones Unidas, en Nueva York, del 10 al 14 de junio de 1974.

138. Para los períodos de sesiones de los grupos de trabajo se fijó el calendario siguiente:

a) Segundo período de sesiones del Grupo de Trabajo sobre Títulos Negociables: Nueva York, del 7 al 18 de enero de 1974;

b) Quinto período de sesiones del Grupo de Trabajo sobre la Compraventa Internacional de Mercaderías: Ginebra, del 21 de enero al 1° de febrero de 1974;

c) Sexto período de sesiones del Grupo de Trabajo sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo: Ginebra, del 4 al 22 de febrero de 1974.

El Secretario de la Comisión declaró que, según los planes actuales para la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías, la Conferencia podría celebrarse en Nueva York del 17 de junio al 12 de julio de 1974. Se observó que el calendario reflejaba tanto la disponibilidad de los servicios de conferencias como el plan de la Comisión de celebrar su séptimo período de sesiones en la semana inmediatamente anterior a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la prescripción. Estos planes recogieron la aprobación general de la Comisión.

[36] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo séptimo período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8717), párr. 20 (Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, primera parte, cap. II, párr. 20).

E. *Expiración del mandato de algunos miembros de la Comisión: composición de los grupos de trabajo*

139. El Secretario informó a la Comisión de que el mandato de 15 de sus miembros expiraría el 31 de diciembre de 1973 y que las elecciones que celebraría la Asamblea General en su vigésimo octavo período de sesiones podrían afectar a la composición actual de los grupos de trabajo. Para el buen funcionamiento de éstos propuso que, después de la elección de los 15 miembros por la Asamblea General, los representantes de los Estados miembros de la Comisión se reuniesen a fin de tomar una decisión, si fuese necesario, sobre la sustitución de los miembros salientes en cualquiera de los grupos de trabajo que se reuniese antes del séptimo período de sesiones de la Comisión. La Comisión hizo suya esta propuesta.

F. *Métodos de trabajo*

140. En el quinto período de sesiones, el representante de España había presentado una moción sobre el método de trabajo de la Comisión (A/CN.9/L.22), y ésta había decidido examinar de nuevo la cuestión en su actual período de sesiones.

141. Al referirse a la propuesta de su delegación, el representante de España se mostró satisfecho porque la Comisión, al planear sus trabajos, había adoptado algunas de las sugerencias hechas por esa propuesta, tales como la constitución de pequeños grupos de trabajo, la celebración de reuniones más largas de esos grupos y de períodos de sesiones más cortos de la Comisión, y el empleo de expertos.

142. Los representantes que intervinieron sobre el tema expresaron su agradecimiento por las propuestas que había hecho la delegación de España con objeto de mejorar los métodos de trabajo de la Comisión. Sin embargo, un representante aconsejó la prudencia en cuanto a la utilización de servicios de expertos. El objetivo primordial de la labor de la Comisión no debía ser la perfección técnica de los textos jurídicos, sino la elaboración de normas uniformes que fuesen aceptables para toda la comunidad internacional.

Decisión de la Comisión

143. En su 142a. sesión, celebrada el 13 de abril de 1973, la Comisión aprobó por unanimidad la decisión siguiente:

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

"1. *Expresa su agradecimiento* por la contribución a la mejora de sus métodos de trabajo que constituyen las sugerencias presentadas por la delegación de España en el quinto período de sesiones;

"2. *Piensa* tener presentes esas sugerencias al planear su labor."

CAPITULO X

OTROS ASUNTOS

Normas uniformes relativas a la validez de los contratos de compraventa internacional de mercaderías

144. Por carta de fecha 10 de marzo de 1973, el Presidente del Instituto Internacional para la Unifica-

ción del Derecho Privado (UNIDROIT) transmitió al Secretario General de las Naciones Unidas el texto de un "proyecto de ley para la unificación de algunas normas relativas a la validez de los contratos de compraventa internacional de mercaderías", preparado por un grupo designado por el UNIDROIT, y acompañado de un informe explicativo[37].

145. El observador del UNIDROIT manifestó que el objetivo del proyecto de ley uniforme era llenar una laguna dejada por la Ley Uniforme sobre la compraventa internacional de mercaderías, aprobada en la Conferencia de La Haya de 1964, que excluyó de su ámbito a la "validez [del contrato] o a la de las cláusulas que contiene" (artículo 8 de la Ley Uniforme). Quizá la Comisión considerase conveniente que la Ley Uniforme sobre la compraventa internacional de mercaderías, actualmente revisada por el Grupo de Trabajo sobre la compraventa, fuese complementada por normas sobre la validez de los contratos de compraventa internacional, y quizá desease, en algún momento, remitir el proyecto a su Grupo de Trabajo para examen.

146. Los representantes que hablaron sobre el tema expresaron su aprecio por la labor realizada por el UNIDROIT y por la decisión adoptada por el Consejo de Administración del UNIDROIT de presentar el proyecto para su ulterior consideración por la Comisión.

147. Algunos representantes opinaron que la Comisión debía remitir el proyecto de ley uniforme a su Grupo de Trabajo sobre la compraventa, para que éste opinase si debía incluirse en el programa de trabajo de la Comisión. Otros representantes se opusieron a ello, basándose en que todavía no habían tenido ocasión de estudiar el proyecto. Según los representantes, la Comisión debía estudiar primero si el proyecto de ley uniforme quedaba dentro del ámbito de la compraventa internacional de mercaderías y, en caso afirmativo, qué prioridad debía dársele dentro del programa de trabajo de la Comisión.

148. La Comisión, en su 142a. sesión, celebrada el 13 de abril de 1973, aprobó por unanimidad la siguiente decisión:

"La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional

"1. *Toma nota* de la carta, de fecha 10 de marzo de 1973, del Presidente del Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado, por la que se transmite a la Comisión el texto de un "proyecto de ley para la unificación de algunas normas relativas a la validez de los contratos de compraventa internacional de mercaderías", y se invita a la Comisión a incluir como tema en su programa el examen de ese proyecto;

"2. *Pide* al Secretario General que comunique el proyecto a los miembros de la Comisión;

"3. *Decide* examinar en su séptimo período de sesiones qué nuevas medidas debe adoptar al respecto."

[37] Etude XVI/B, documento 22: U.D.P. 1972.

ANEXO

Lista de documentos de que dispuso la Comisión

[No se reproduce este anexo; véase la lista de documentos de la CNUDMI al final del presente volumen.]

B. Lista de documentos pertinentes no reproducidos en el presente volumen

Título o descripción	*Signatura del documento*
Capacitación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional: informe del Secretario General	A/CN.9/80
Creación de una unión para el *jus commune* en materia de comercio internacional: informe del Secretario General	A/CN.9/81
Empresas multinacionales: nota del Secretario General	A/CN.9/83
Programa provisional; anotaciones al programa provisional; calendario provisional de sesiones: nota del Secretario General	A/CN.9/84
Normas uniformes relativas a la validez de los contratos de compraventa internacional de mercaderías	A/CN.9/L.24
Proyecto de informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones (2 a 13 de abril de 1973)	A/CN.9/VI/CRP.1 y Add.1 a 9
Lista de delegaciones	A/CN.9/INF.5
Actas resumidas del sexto período de sesiones de la Comisión	A/CN.9/SR.126 a 142

I. COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERIAS

A. Normas uniformes de derecho sustantivo

1. *Nota del Secretario General: análisis de las observaciones y propuestas de los gobiernos sobre los artículos 56 a 70 de la Ley Uniforme sobre la Compraventa Internacional de Mercaderías (LUCI) (A/CN.9/WG.2/WP.15)**

INDICE

	Párrafos
INTRODUCCIÓN	1–5
ANÁLISIS DE LAS OBSERVACIONES Y PROPUESTAS	6–40
Artículo 56	6–8
Artículo 57	9–17
Artículo 58	18–20
Artículo 59	21–23
Artículo 60	24–26
Artículos 61 a 64	27–32
Artículos 65 a 67	33–34
Artículo 68	35–36
Artículo 69	37–38
Artículo 70	39–40

INTRODUCCIÓN

1. En su tercer período de sesiones el Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre la compraventa internacional de mercaderías decidió que "en su siguiente período de sesiones continuaría examinando los artículos previstos en el programa del corriente período de sesiones respecto de los cuales no se había adoptado una decisión definitiva y que examinaría también los artículos 56 a 70[1]". Asimismo decidió "celebrar una reunión durante el quinto período de sesiones de la Comisión para examinar el lugar y la fecha de celebración de su siguiente período de sesiones y estudiar la labor preparatoria que habría de realizarse para ese período de sesiones[2]".

2. Con arreglo a dicha decisión, el Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías se reunió durante el quinto período de sesiones de la Comisión y decidió, entre otras cosas, pedir a los representantes de sus miembros que se mencionan a continuación que examinaran los artículos 56 a 70 de la LUCI y presentaran los resultados de su examen a la Secretaría. La asignación de artículos se hizo en la forma siguiente:

Artículos 56 a 60:	URSS, en colaboración con Austria, Ghana, Irán, México y el Reino Unido.
Artículos 61 a 64:	Reino Unido, en colaboración con Austria, Brasil, Irán, Túnez y la URSS.
Artículos 65 a 68:	Japón, en colaboración con Estados Unidos, Francia, Hungría, India y Kenia.
Artículos 69 a 70:	Francia, en colaboración con Estados Unidos, Hungría, India y Japón.

3. Con relación a los artículos 56 a 70 de la LUCI se han recibido los informes siguientes, que figuran en el documento A/CN.9/WG.2/WP.15/Add.1:

Artículos 56 a 60

a) Observaciones y propuestas del representante de la URSS (anexo I);

b) Observaciones y propuestas del representante de Ghana (anexo II);

c) Observaciones y propuestas del representante de México (anexo III);

d) Observaciones y propuestas del representante del Reino Unido (anexo IV);

Artículos 61 a 64

e) Observaciones y propuestas de los representantes de Austria y el Reino Unido (anexo V).

Artículos 65 a 68

f) Propuesta del representante del Japón acerca del artículo 68 (anexo VI);

g) Observaciones del representante de Hungría sobre la propuesta del representante del Japón acerca del artículo 68 (anexo VII).

Artículos 69 a 70

h) Observaciones y propuestas del representante de Francia (anexo VIII).

4. En cumplimiento de la decisión adoptada por el Grupo de Trabajo, la Secretaría distribuyó los informes mencionados precedentemente a los representantes de los miembros del Grupo de Trabajo para que formularan sus observaciones, pero no se ha recibido hasta ahora ninguna observación.

* 16 de noviembre de 1972.

[1] Documento A/CN.9/69, párr. 15 (Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, I. A, 5).

[2] *Ibid.*, párr. 17.

5. Las propuestas y observaciones hechas en los informes mencionados que tratan de un solo tema se consideran conjuntamente en el presente análisis. Este informe incluye también observaciones sobre los artículos 56 a 70 que figuran en documentos anteriores de la Comisión.

ANÁLISIS DE LAS OBSERVACIONES Y PROPUESTAS

Artículo 56

6. El artículo 56 de la LUCI dice así:

"El comprador está obligado a pagar el precio de la cosa y a proceder a la recepción de ella, en los términos establecidos en el contrato y en la presente Ley."

7. En cumplimiento de lo solicitado por el Grupo de Trabajo, los representantes de la URSS, Ghana, México y el Reino Unido examinaron este artículo. No se sugirió ningún cambio.

8. En el segundo período de sesiones de la Comisión, el representante de Checoslovaquia sostuvo que la disposición del artículo 56 relativa a las obligaciones del comprador era incompleta, y sugirió que se regulara de manera más completa la obligación del vendedor de cooperar en el cumplimiento de la transacción[3].

Artículo 57

9. El artículo 57 de la LUCI dice lo siguiente:

"Cuando la venta se celebra sin que el precio haya sido fijado ni se haya estipulado un medio para determinarlo, el comprador deberá pagar el precio que el vendedor habitualmente cobrara al momento de la celebración del contrato."

10. Este artículo se ocupa de la determinación del precio cuando no se han determinado en el contrato ni el precio ni los medios para determinarlo. Según el comentario sobre la LUCI, ese silencio no tiene nada de extraordinario y hasta corresponde a la práctica normal, que consiste en que los vendedores publican y distribuyen catálogos y no vuelven a mencionar los precios en los formularios de órdenes de compra[4]. Se han presentado muchas observaciones sobre este artículo, todas las cuales se refieren principalmente a los dos puntos siguientes: *a*) la validez de los contratos en los que no se estipula el precio, y *b*) lo adecuado de la expresión "que habitualmente cobrara" en el texto.

11. El representante de la URSS señaló que las leyes de muchos países consideraban que el precio era un elemento esencial del contrato y que serían nulos los contratos en los que no se determinara el precio. Sugirió que la Ley no debía permitir que se concertaran contratos en los que no se fijara el precio o la forma de determinarlo y, que, por consiguiente, debía suprimirse este artículo[5]. En el segundo período de sesiones de la Comisión el representante de Hungría hizo objeciones similares a este artículo y expresó la opinión de que la única excepción a la norma de que no podía celebrarse un contrato válido sin determinación del precio debía ser el caso de que el precio pudiera inferirse de un contrato anterior celebrado entre las mismas partes y sobre las mismas mercaderías[6].

12. El representante de Ghana apoyó en sus observaciones las opiniones expresadas por el representante de la URSS, excepto en cuanto a la propuesta de que se suprimiera este artículo. Consideró que se requería un texto adecuado para resolver cuál era la situación de los contratos de compraventa en los que se preveían todas las cuestiones menos el precio, y sugirió el texto siguiente:

"Ninguna de las partes podrá pedir la ejecución sujeto a la presente ley a menos que dicho contrato fije el precio o prevea expresa o tácitamente el medio de fijarlo, salvo en los casos en que las partes expresa o tácitamente acuerden lo contrario"[7].

13. Contrariamente a las opiniones mencionadas en los párrafos 10 a 12, el representante del Reino Unido llegó a la conclusión de que debía conservarse el texto actual del artículo[8]. Si hizo notar que el artículo se limitaba expresamente a los casos en que se hubiera celebrado un contrato. Aunque la posibilidad de que se formalizara el contrato sin determinar el precio era muy remota, el artículo era necesario para tales casos.

14. Como se indica en el párrafo 10, el otro aspecto en que se concentraron los comentarios fue la cuestión de si la frase "precio que el vendedor habitualmente cobrara al momento de la celebración del contrato" era lo bastante precisa como para permitir fijar el precio en los casos en que no se lo hubiera determinado en el contrato.

15. A juicio del representante de la URSS, que ante todo prefería que se suprimiera este artículo (véase párr. 11), la expresión citada precedentemente no era adecuada porque resultaba difícil probar cuál era el precio que "habitualmente cobrara" el vendedor y también porque el precio dependía con frecuencia de diversos factores[9]. Esas objeciones fueron apoyadas por el representante de Ghana[10]. En cambio, el representante del Reino Unido llegó a la conclusión de que no era necesario modificar la redacción del artículo 57. Cuando en el contrato no se estipulara un precio, el precio convenido sería el fijado anteriormente por las partes (como resultado del artículo 9 sobre el curso de las negociaciones); a falta de negociaciones anteriores entre las partes, se aplicaría el precio que habitualmente cobrara el vendedor a terceros[11].

16. Austria objetó también la disposición mencionada en las observaciones que había presentado anteriormente a la Comisión. Expresó la opinión de que la disposición citada obligaría al comprador a pagar el

[3] Documento A/7618, anexo I, párr. 91 (Anuario de la CNUDMI, vol. I: 1968–1970, segunda parte, II, A). Véase también el documento A/CN.9/31, párr. 124 (Anuario de la CNUDMI, vol. I: 1968–1970, tercera parte, I, A, 1).

[4] Comentario del Sr. André Tunc sobre las Convenciones de La Haya del 1 de julio de 1964, pág. 70.

[5] Véase el anexo I.

[6] Documento A/7618, anexo I, párrs. 92 y 93 (Anuario de la CNUDMI, vol I: 1968–1970, segunda parte II, A). Véase también el documento A/CN.9/31, párr. 126 (Anuario de la CNUDMI, vol. I: 1968–1970, tercera parte, I, A, 1).

[7] Véase el anexo II.

[8] Véase el anexo IV.

[9] Véase el anexo I.

[10] Véase el anexo II.

[11] Véase el anexo IV.

precio que el vendedor habitualmente cobrara al momento de la celebración del contrato, aún cuando ese precio fuera desconocido para el comprador o hasta mucho más alto que el precio usual de esas mercaderías. Austria observó además que esa disposición dejaba sin resolver la situación bastante frecuente en que no existía un precio que el vendedor habitualmente cobrara[12]. Esa situación fue mencionada también por el representante de México quien para llenar esta laguna de la ley sugirió que se añadiera el texto siguiente al final del párrafo 2:

"... o, a falta de ello, el precio vigente en el mercado al momento de celebrar el contrato[13]."

17. Además de los citados comentarios relativos al texto del artículo 57, el representante de México sugirió que se incluyeran en dicho artículo otras dos disposiciones. Una determinaría el lugar y la forma de pago y la otra la moneda en que se pagaría el precio. Estas disposiciones, que serían incluidas como párrafos 1 y 3, respectivamente, del artículo 57 de la LUCI, dicen lo siguiente:

"1. El pago del precio consiste en la entrega al vendedor o a otra persona designada por el mismo del dinero o los documentos previstos en el contrato.

"2. ...

"3. El precio deberá pagarse en la moneda del país del vendedor, salvo cuando el contrato o la costumbre establezcan lo contrario"[14].

Artículo 58

18. El artículo 58 de la LUCI dice:

"Cuando el precio es fijado en relación al peso de la cosa, es el peso neto el que determina dicho precio, en caso de duda."

19. El representante de la URSS recomendó sustituir las palabras "en caso de duda" por "a menos que las partes hayan convenido otra cosa[15]". El representante de Ghana hizo una propuesta semejante por considerar que los casos de "duda" podían ser difíciles de determinar[16].

20. El representante de México sugirió que la norma sobre la moneda del pago, que propuso fuese incluida en el artículo 57 como párrafo 3 (cf. párr. 17), fuese complementada con un nuevo párrafo 1 en el artículo 57 que dijera lo siguiente:

"1. Cuando plantee dudas la moneda fijada en el contrato para el pago del precio, se considerará que éste debe abonarse en la moneda del país del vendedor."

El actual texto del artículo pasaría a ser el párrafo 2[17].

Artículo 59

21. El artículo 59 de la LUCI dice lo siguiente:

"1. El comprador pagará el precio al vendedor en el establecimiento de éste y en defecto de tal establecimiento en la residencia habitual del vendedor; cuando el pago debe hacerse contra dación de la cosa o de documentos, en el lugar de dicha dación.

"2. Cuando a consecuencia de un cambio del establecimiento o de la residencia habitual del vendedor que sea posterior a la celebración del contrato, han aumentado los gastos relativos al pago, el vendedor soportará dicho aumento."

22. Los representantes de Ghana y México presentaron observaciones a este artículo. Ambos dudaban de que el presente texto fuese adecuado en los casos en que en el país de una de las partes hubiera control de cambios. El representante de Ghana señaló que las normas sobre el control de cambios en el país del comprador podían prohibirle a éste pagar el precio en el establecimiento del vendedor. Por otra parte, la existencia de dichas normas en el país del vendedor podía llevar al vendedor a pedir que el pago del precio se hiciera en un país con moneda convertible, es decir en un país distinto del suyo. Por consiguiente, sugirió que para que las partes pudiesen convenir libremente el lugar del pago, el primer párrafo del artículo comenzase con las palabras "salvo pacto en contrario[18].

23. Basándose en consideraciones análogas, el representante de México sugirió que se agregase un nuevo párrafo 3) al artículo 59, que dijese lo siguiente:

"3. El comprador cumplirá todos los requisitos de su derecho nacional para que el vendedor reciba el precio según lo previsto en el contrato"[19].

Artículo 60

24. El artículo 60 dice lo siguiente: "Cuando las partes han acordado una fecha para el pago o ésta resulta de los usos, el comprador estará obligado a pagar el precio en tal fecha, sin requerirse ninguna otra formalidad."

25. El representante de México opinó que este artículo era innecesario ya que lo dispuesto en el mismo se desprendía de las normas contenidas en los artículos 1 y 9[20].

26. El representante de la URSS sugirió suprimir las palabras "sin requerirse ninguna otra formalidad" por no ser suficientemente claras, y armonizar el texto de este artículo con el del artículo 22 según había sido revisado por el Grupo de Trabajo en su tercer período de sesiones[21]. El representante de Ghana apoyó esta propuesta[22]. El representante del Reino Unido recomendó también la supresión de la expresión citada[23].

Artículos 61 a 64

27. Los artículos 61 a 64 de la LUCI dicen lo siguiente:

[12] Documento A/CN.9/11, pág. 7. Véase también el documento A/CN.9/31, párr. 125 (Anuario de la CNUDMI, vol. I: 1968-1970, tercera parte, I, A, 1). Esta situación se menciona también en el Comentario sobre la Ley Uniforme. Según el comentario, en tales casos no existiría un contrato válido de compraventa. Véase *op. cit.* nota 4, págs. 70 a 72.

[13] Véase el anexo III.

[14] *Ibid.*

[15] Anexo I.

[16] Anexo II.

[17] Anexo III.

[18] Anexo II.

[19] Anexo III.

[20] *Ibid.*

[21] Anexo I.

[22] Anexo II.

[23] Anexo IV.

"Artículo 61

"1. Si el comprador no paga el precio en las condiciones establecidas en el contrato y por la presente Ley, el vendedor tiene derecho de exigirle el cumplimiento de su obligación.

"2. El vendedor no podrá exigir del comprador el pago del precio, si éste está de acuerdo con los usos y fuere razonablemente posible para el vendedor la reventa de la cosa. En tal caso, el contrato se rescindirá de pleno derecho a partir de la fecha en que la reventa se efectuara.

"Artículo 62

"1. Cuando la falta de pago del precio en la fecha establecida constituye una transgresión esencial del contrato, el vendedor puede exigir del comprador el pago del precio o la resolución del contrato. El comprador debe hacer conocer su opción dentro de un plazo razonable, de lo contrario el contrato se resolverá de pleno derecho.

"2. Cuando la falta de pago del precio en la fecha establecida no constituye una transgresión esencial del contrato, el vendedor puede otorgar al comprador un plazo suplementario de duración razonable. Si el comprador no paga el precio a la expiración del plazo, el vendedor, a su elección, puede exigir el pago del precio, a bien, dentro de un plazo breve declarar la resolución del contrato.

"Artículo 63

"1. En caso de resolución por falta de pago, el vendedor tendrá derecho de exigir indemnización de daños y perjuicios, en los términos de los artículos 84 a 87.

"2. Cuando el contrato no se resuelve, el vendedor tendrá derecho de exigir daños y prejuicios en los términos de los artículos 82 y 83.

"Artículo 64

"En ningún caso podrá el comprador pedir a un juez o a un árbitro un plazo de gracia para el pago del precio."

28. Los representantes de Austria y del Reino Unido opinaron que los artículos 61 a 64 debían armonizarse con el artículo 24 y siguientes según habían sido revisados por el Grupo de Trabajo en su tercer período de sesiones. Tal revisión requerirá, entre otras cosas, sustituir la "resolución de pleno derecho" por otro sistema de defensa[24].

29. Respecto del articulo 61, el representante del Reino Unido señaló además que en la práctica podía ser dudoso si el precio "está de acuerdo con los usos y fuere razonablemente posible para el vendedor la reventa de la cosa". Por consiguiente, podía resultar muy difícil en la práctica determinar los remedios que tiene derecho a reclamar el vendedor[25].

30. Respecto a la propuesta mencionada en el párrafo 28 se recordará que Noruega, en las observaciones formuladas en una fase anterior de la revisión de la LUCI, expresó también la opinión de que los remedios que puede reclamar el vendedor mencionados en el artículo 62 debían armonizarse con los del comprador. En esta observación se sugirió que debería incluirse en dicho artículo una disposición, paralela a la del párrafo 2 del artículo 26 de la LUCI, sobre el derecho de interpelación del vendedor, y en virtud de la cual éste pudiese pedir al comprador que le hiciese conocer su decisión. Se sugirió también que debería incluirse otra disposición paralela a la del párrafo 3 del artículo 26 en virtud de la cual el vendedor estaría obligado a informar al comprador de su decisión si el pago se efectuaba después de la fecha fijada para hacerlo y el vendedor deseaba no obstante declarar nulo el contrato[26]. También en el Comentario sobre la LUCI se menciona que el artículo 62 no recogía tales dispociones. Según este documento, la no inclusión en el artículo 62 de tal disposición "puede explicarse por el hecho de que generalmente el pago puede hacerse más rápidamente que la entrega de las mercaderías de los buques. No obstante, esa disposición paralela podría estar implícita[27]".

31. Respecto del párrafo 2 del artículo 62, Noruega sugirió que en los casos en que no se haya pagado el precio y no se haya efectuado la entrega de la cosa, debe mantenerse el derecho del vendedor a declarar nulo el contrato mientras dure la demora[28].

32. Tanto Noruega[29] como Suecia[30] hicieron observaciones sobre las normas que prevén la anulación ipso facto del contrato. No obstante, se recordará que en su tercer período de sesiones el Grupo de Trabajo convino en que la rescisión ipso facto no debía incluirse en el sistema de protección de la Ley Uniforme[31].

Artículos 65 a 67

33. Los artículos 65 a 67 de la LUCI dicen lo siguiente:

"Artículo 65

"La recepción consiste para el comprador, una vez efectuada la entrega, en cumplir las actos necesarios para que la dación de la cosa sea posible y para retirar ésta."

"Artículo 66

"1. Cuando el incumplimiento por el comprador de su obligación de proceder a la recepción de la cosa en las condiciones fijadas en el contrato constituya una transgresión esencial del mismo, o dé al vendedor justos motivos para temer que el precio no le será pagado, el vendedor puede declarar la resolución del contrato.

[24] Anexo V, párrs. 1 y 3.
[25] *Ibid.*, párr. 4.

[26] A/CN.9/11, pág. 23. Véase también A/CN.9/31, párr. 127 (Anuario de la CNUDMI, vol. I: 1968–1970, tercera parte, I, A, 1).
[27] Véase *supra* nota 4, *op. cit.*, pág. 76.
[28] A/CN.9/11, pág. 23. Véase también A/CN.9/31, párr. 128 (Anuario de la CNUDMI, vol. I: 1968–1970, tercera parte, I, A, 1).
[29] *Ibid.*, párr. 127.
[30] A/CN.9/11, Add.5, pág. 4. Véase también A/CN.9/31, párr. 129 (Anuario de la CNUDMI, vol I: 1968–1970, tercera parte, I, A, 1).
[31] A/CN.9/62/Add.1, párr. 31 (Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, I, A, 5, anexo II). Cf. párr. 28.

"2. Cuando la falta de recepción no constituye una transgresión esencial del contrato, el vendedor puede otorgar al comprador un plazo suplementario de duración razonable. Si el comprador no procede a recibir la cosa a la expiración del plazo, el vendedor puede dentro de un plazo breve declarar la resolución del contrato."

"Artículo 67

"1. Si en el contrato, el comprador se ha reservado el derecho de determinar ulteriormente la forma, la medición u otras modalidades de la cosa (venta para especificación), y si no ha efectuado esta especificación, ya sea en la fecha convenida expresa o tácitamente o dentro de un plazo razonable después de un requerimiento del vendedor, éste puede declarar la resolución del contrato dentro de un plazo breve, o bien, proceder a realizar la especificación de acuerdo con las necesidades del comprador, en cuanto que éstas resultaren conocidas.

"2. Si el vendedor efectúa por sí mismo la especificación, debe informar al comprador los detalles de ésta y fijar un plazo razonable para que el comprador pueda realizar una especificación diferente. Si el comprador no realiza esta especificación la efectuada por el vendedor será obligatoria."

34. No se hicieron observaciones sobre estos artículos.

Artículo 68

35. El artículo 68 de la LUCI dice lo siguiente:

"1. En caso de resolución del contrato por falta de recepción de la cosa por el comprador o por no realizar éste la especificación, el vendedor tiene derecho de exigir indemnización de daños y perjuicios, en los términos de los artículos 84 a 87.

"2. Si el contrato no se resuelve, el vendedor tiene derecho a exigir daños y perjuicios en los términos del artículo 82."

36. Los representantes del Japón[32] y de Hungría[33] sugirieron que en el texto inglés del párrafo 1 de este artículo se sustituyese la palabra "accept" por la palabra "take".

[32] Anexo VI.
[33] Anexo VII.

Artículo 69

37. El artículo 69 de la LUCI dice lo siguiente:

"El comprador tomará las medidas previstas en el contrato, o establecidas por los usos, por la ley o los reglamentos en vigor, con el fin de preparar o garantizar el pago del precio, tales como la aceptación de una letra de cambio, la apertura de un crédito documentado, o la prestación de una garantía bancaria."

38. El representante de Francia recordó las observaciones del representante del Japón que figuran en el documento A/7618, anexo I, párrafo 94[34], en los que se señalaba que las disposiciones de ese artículo no regulaban los múltiples litigios que podían surgir entre compradores y vendedores respecto de los créditos documentados. No obstante, a juicio del representante de Francia, esa disposición complicaría el texto[35].

Artículo 70

39. El artículo 70 de la LUCI dice lo siguiente:

"1. Si el comprador no cumple con cualquiera obligación, salvo las señaladas en las secciones I y II de este capítulo, el vendedor puede:

"*a*) Si el incumplimiento constituye una transgresión esencial del contrato, declarar la resolución de éste siempre que lo haga dentro de un plazo breve, y demandar indemnización de daños y perjuicios en los términos de los artículos 84 a 87, o bien,

"*b*) En cualquier otro caso, demandar daños y perjuicios en los términos del artículo 82.

"2. El vendedor puede también exigir al comprador el cumplimiento de su obligación, a menos que el contrato se resuelva."

40. El representante de Francia sugirió dar al artículo 70 la misma redacción que al artículo 55[36]. La sugerencia se basaba en las observaciones de Austria en el sentido de que al vendedor debería dársele un plazo más largo para declarar nulo el contrato y de que las disposiciones del artículo 55 eran idénticas a las del artículo 70[37].

[34] Véase también A/CN.9/31, párr. 130 (Anuario de la CNUDMI, vol. I: 1968–1970, tercera parte, I, A, 1).
[35] Anexo VIII.
[36] A/CN.9/11, pág. 13.
[37] Anexo VIII.

2. *Informe del Secretario General: obligaciones del vendedor en la compraventa internacional de mercaderías: consolidación de la labor realizada por el Grupo de Trabajo y soluciones que se sugieren para los problemas por resolver (A/CN.9/WG.2/WP.16)**

INDICE

	Párrafos
INTRODUCCIÓN	1–4
CAPÍTULO III: OBLIGACIONES DEL VENDEDOR	
Artículo 18 (LUCI) (S.1)	5–6
Sección I. Entrega de la cosa	7–26
Artículo 19 (WG.III) (S.2)	7–14
Artículo 20 (WG.III) (S.3)	15–16
Artículo 21 (WG.III) (S.4)	17–18
Artículo 22 (WG.III) (S.5)	19–20
Artículo 23 (artículo 50 de la LUCI, con revisiones propuestas por el Japón) (S.6)	21–26
Sección II. Sanciones por el incumplimiento de las obligaciones del vendedor concernientes a la fecha y al lugar de la entrega	27–57

* 7 de diciembre de 1972.

	Párrafos
Nota introductoria: Combinación de las disposiciones relativas a las sanciones en cuanto a la fecha y al lugar	27–29
Artículo 24 (WG.III)	30–33
Artículo 25 (WG.III)	34–42
Solicitud de cumplimiento: coordinación con normas sobre la falta de conformidad de la cosa	43–51
Artículo 26 (WG.III)	52–54
Artículo 27 (WG.III)	55–56
[Artículos 28 a 32 de la LUCI: suprimidos por el Grupo de Trabajo]	57
Sección III. Obligaciones del vendedor en cuanto a la conformidad de la cosa	58–110
Artículo 33 (WG.III) (S.7)	58–61
Supresión del artículo 34 de la LUCI	62–64
Artículo 35 (WG.III) (S.8)	65–72
Artículo 36 (LUCI) (S.9)	73–77
Artículo 37 (WG.III) (S.10)	78
Artículo 38 (WG.III) (S.11)	79–83
Artículo 39 (WG.III) (S.12)	84–91
Artículo 40 (LUCI) (S.13)	92
Nota: Ubicación de la disposición sustantiva sobre transmisión de la propiedad; posible consolidación ulterior de las disposiciones sobre sanciones de la LUCI	93–102
Artículo 52 (Revisado a fin de establecer positivamente la obligación sustantiva del vendedor) (S.14)	103–110
Sección IV. Sanciones para el incumplimiento del vendedor en la ejecución de sus obligaciones relativas a la conformidad de la cosa, la propiedad y cuestiones conexas	111–177
Nota introductoria	111–112
Artículo 41 (WG.III) (R.1)	113–116
Artículo 42 (WG.III) (R.2)	117–127
Artículo 43 (WG.III, Var. C, versión revisada de los artículos 43 y 44 refundidos de la LUCI (R.3)	128–142
Artículo 45 (LUCI) (R.4)	143–145
Artículo 46 (LUCI) (R.5)	146–152
Artículo 47 (LUCI) (R.6)	153–155
Artículo 48 (LUCI) (R.7)	156–157
Consolidación de las disposiciones sobre las sanciones al alcance del comprador para todos los tipos de incumplimiento del contrato por el vendedor	158–162
Proyecto provisional de consolidación de las disposiciones sobre sanciones generalmente aplicables al incumplimiento del contrato de compraventa por el vendedor	163–176
Artículo 41 (R.1)	163–164
Artículo 42 (R.2)	165
Artículo 43 (R.3)	166–170
Artículo 44 (R.4)	171
Artículo 45 (R.5)	172–173
Artículo 46 (R.6)	174
Artículo 47 (R.7)	175
Artículo 48	176
Resumen de las razones que llevan a unificar las disposiciones de la LUCI sobre sanciones	177

Introducción

1. En su tercer período de sesiones (Ginebra, enero de 1972), el Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre la compraventa internacional de mercaderías examinó las disposiciones del capítulo III de la Ley uniforme sobre la compraventa internacional de mercaderías (LUCI)[1]; en el capítulo III (artículos 18 a 55) se exponen las obligaciones del vendedor. El Grupo de Trabajo aprobó algunos de los artículos de este capítulo, revisó otros (en algunos casos, a reserva de una revisión ulterior) y, respecto de algunos artículos, examinó variantes de soluciones a los problemas planteados por disposiciones de la LUCI, pero difirió la adopción de medidas hasta su siguiente período de sesiones. (Informe del Grupo de Trabajo sobre la marcha de los trabajos del tercer período de sesiones, A/CN.9/62 y Add. 1 y 2[2]; este informe sobre la marcha de los trabajos se denominará en adelante "informe sobre el tercer período de sesiones" o "informe".)

2. Al finalizar el tercer período de sesiones, el Grupo de Trabajo "pidió a la Secretaría que [le] presentase en su próximo período de sesiones, un documento de trabajo que consolidara la labor realizada en el presente período de sesiones y sugiriese posibles soluciones a los problemas planteados durante dicho período de sesiones". (Informe, párr. 16.) Este informe de la Secretaría se presenta para acceder a esta petición.

3. En este documento se examinan, artículo por artículo, los proyectos de disposición preparados o aprobados por el Grupo de Trabajo para el capítulo III (obligaciones del vendedor). El texto de cada artículo va seguido de comentarios en que se explican las medidas tomadas por el Grupo de Trabajo y se exponen las soluciones propuestas a los problemas por resolver planteados por estas disposiciones.

4. Alguna siglas utilizadas en este informe requieren una explicación. En los casos en que el Grupo de Trabajo ha recomendado que se conserve sin cambios el texto de la LUCI o que se aplace su revisión, se reproduce el texto original de la LUCI; esto se indica en el encabezamiento de la manera siguiente: *"Artículo 18 (LUCI)"*. En los casos en que un artículo ha sido revisado por el Grupo de Trabajo esto se indica de la manera siguiente: *"Artículo 19 (WG. III)"*. Para facilitar la consulta, se conserva la numeración original de los artículos de la LUCI, aunque la consolidación efectuada por el Grupo de Trabajo produjo lagunas en la numeración y cambios en el orden de presentación. A manera de primer paso en la ordenación y numeración finales de los artículos, se indica el orden sugerido de los artículos sobre las obligaciones sustantivas del vendedor (en comparación con los artículos relativos a las sanciones) mediante "S.1)", "S.2)", etc.

[1] La Ley Uniforme (LUCI) figura como anexo de la Convención relativa a una ley uniforme sobre la compraventa internacional de mercaderías, firmada en La Haya el 1° de julio de 1964, reproducida en el *Registro de textos de convenciones y otros instrumentos relativos al derecho mercantil internacional*, vol. I, cap. I, 1 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S. 71.V.3). (La Convención se denominará en adelante "Convención de La Haya de 1964 sobre la compraventa".)

[2] Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, I, A, 5. Las conclusiones del Grupo de Trabajo sobre artículos concretos se exponen en el anexo I al documento A/CN.9/62. Los fundamentos de estas conclusiones (incluidas las tendencias generales de opinión respecto de ellas) figuran en el anexo II, A/CN.9/62/Add.1. El texto de los artículos 1 a 55, ya sea que se haya aprobado o que se haya diferido para su ulterior examen, figura en el anexo III (A/CN.9/62/Add.2).

CAPÍTULO III: OBLIGACIONES DEL VENDEDOR

Artículo 18 (LUCI) (S.1)

"[El vendedor deberá efectuar la entrega de las mercaderías, remitir cualesquiera documentos relacionados con ellas y transmitir la propiedad de dichas mercaderías en las condiciones previstas en el contrato y en la presente Ley.]"

Comentario

5. El Grupo de Trabajo decidió, en vista de que el artículo 18 sirve a manera de introducción a todo el capítulo III, que se aplazarían las medidas definitivas sobre este artículo hasta que se terminase la revisión del capítulo. (Informe, anexo II, párr. 16.)

6. Se observará que este artículo introduce al lector a la estructura del capítulo III. Parece probable que las decisiones adoptadas por el Grupo de Trabajo en su tercer período de sesiones, así como las sugeridas en este documento de trabajo, no den por resultado la revisión del texto de que se trata. En todo caso, parece conveniente, como ha decidido el Grupo de Trabajo, aplazar una decisión sobre esta cuestión hasta que se termine la labor relativa a este capítulo.

SECCIÓN I. ENTREGA DE LA COSA

Artículo 19 (WG.III) (S.2)

"[La entrega consiste en la realización por el vendedor de todos los actos necesarios para que el comprador pueda entrar en posesión de la cosa.]"

Comentario

7. Esta versión revisada del artículo 19 de la LUCI fue preparada por el Grupo de Trabajo en su tercer período de sesiones. Se aceptó este proyecto como hipótesis de trabajo (informe, anexo II, párr. 21); para señalar la necesidad de ulterior examen, se puso este texto entre corchetes.

8. El Grupo de Trabajo llegó a la conclusión de que la forma en que la "entrega" había sido tratada en la LUCI, así como la definición de ese término que figuraba en ella, eran insatisfactorias. Una de las razones fundamentales de esto parece residir en que no se establece una clara diferencia entre dos objetivos: 1) la definición del *acto* que *constituye* entrega; y 2) la especificación de lo que el vendedor está *obligado a hacer* en ejecución del contrato. Puede darse como ejemplo de esta confusión el primer párrafo del artículo 19 de la LUCI, que dispone: "La entrega consiste en la dación de la cosa conforme al contrato". Este texto "La entrega *consiste en*") pretende ser una definición del acto de entrega. Sin embargo, en la segunda parte de la frase se desvía la atención hacia la *obligación contractual* del vendedor (contenida en el artículo 33 de la LUCI) de *entregar* la cosa conforme al contrato. Este cambio de enfoque da al artículo 19 de la LUCI, considerado como definición del *acto* de entrega, consecuencias sorprendentes y forzadas, pues aparentemente esta disposición dice que si la cosa no es conforme al contrato (lo que, por supuesto, engendraría una acción del comprador contra el vendedor) la cosa jamás es "entregada" al comprador, aun cuando éste la guarde y la use (o inclusive la consuma). El Grupo de Trabajo llegó a la conclusión de que tales dificultades hacían poco práctico incluir la cuestión de la conformidad de la cosa en una definición del acto de "entrega". (Informe, anexo II, párr. 19*.)

9. El informe del Secretario General sobre la "entrega" en la ley uniforme sobre la compraventa internacional de mercaderías (A/CN.9/WG.2/WP.8)*, presentado al Grupo de Trabajo en su tercer período de sesiones, ponía de relieve otras dificultades dimanadas del hecho de que la LUCI pretendiera utilizar el concepto de "entrega" para resolver varios problemas prácticos distintos, tales como el riesgo de pérdida y el momento de pagar el precio. Los resultados de este intento se estudiaron en el contexto de típicas situaciones mercantiles; se descubrió que en situaciones significativas los resultados eran imprevistos y poco felices. Además, el intento de resolver tantos problemas con un solo concepto originó una definición de "entrega" forzada y, an algunos idiomas, prácticamente intraducible (informe sobre la "entrega", en la LUCI, A/CN.9/WG.2/WP.8, párrs. 6 y siguientes*). Este informe recomendaba, y el Grupo de Trabajo decidió en vista de estas dificultades, que no se regulasen los problemas de riesgo de pérdida (capítulo 6 de la LUCI) mediante el concepto de "entrega" (informe anexo II, párr 17).

10. Como se señaló, a menudo se utiliza la expresión "entrega" en la LUCI para definir las obligaciones del vendedor. Con arreglo al artículo 18, el vendedor "*deberá efectuar* la entrega". Con arreglo al artículo 19, la "entrega" consiste en la "dación" de la cosa. Algunos miembros del Grupo de Trabajo señalaron que en muchos casos el acto de "dación" requiere la cooperación del comprador que *acepta* la entrega. Esto indujo al Grupo de Trabajo a concluir que la "entrega" que el vendedor *estaba obligado* a realizar debía entenderse en el sentido de aquellos actos necesarios "para que *el comprador pueda entrar en posesión* de la cosa". El Grupo de Trabajo señaló que este texto constituía una versión paralela a la disposición correspondiente del artículo 65 de la LUCI, referente al deber de "recepción" del comprador (informe, anexo II, párr. 21). El Grupo de Trabajo observó también que los párrafos 2 y 3 del artículo 19 de la LUCI se referían a algunas obligaciones del vendedor en el caso de que el contrato implicara un transporte de cosas. En consecuencia, el Grupo de Trabajo consolidó estas disposiciones con los artículos 20 y 21, también referentes a estos problemas. (El párr. 2 del artículo 19 de la LUCI, relativo a la dación de las mercaderías al porteador, se traslada al inciso *a*) del párrafo 1 del artículo 20, que se refiere al lugar en que debe efectuarse la entrega. El párr. 3 del artículo 19 de la LUCI, relativo a la obligación de enviar al comprador aviso de la expedición de la cosa y de especificar la cosa que se transporta, se traslada al párrafo 1 del artículo 21, que trata de diversos aspectos del transporte de la cosa por el porteador. Véanse los artículos 20 y 21, *infra*.)

11. Quizá el Grupo de Trabajo desee examinar un pequeño cambio de redacción en el artículo 19, preparado en el tercer período de sesiones. Parece que la

* Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, I, A, 1.

función prevista de la disposición es introducir el uso de la palabra "entrega" en el capítulo III, que se titula "Obligaciones del vendedor". En otras palabras, en el capítulo se expone lo que el vendedor *debe hacer* para cumplir estas obligaciones.

12. La disposición adoptada provisionalmente por el Grupo de Trabajo, entendida como un intento de definir el acto de "entrega" ["*La entrega consiste . . .*"], llevaría a resultados forzados en algunas situaciones. Un ejemplo es un contrato que requiera la entrega en la fábrica; el comprador está obligado a presentarse en la fábrica del vendedor para recibir la cosa. Al tener la cosa disponible, el vendedor ha realizado todos los actos necesarios "para que el *comprador pueda* entrar en posesión de la cosa". Así, el vendedor ha ejecutado sus *obligaciones* respecto de la entrega, única cuestión que tiene importancia con arreglo a la Ley. Sin embargo, se presenta una dificultad si se toma la sección como *definición* de entrega. Si el comprador no se presenta a recibir la cosa, sería difícil concluir que la "entrega" al comprador ha tenido lugar, o que se *entregó* la cosa. Se recordará que al debatir este tema diversos representantes subrayaron que, en el uso normal, la "entrega" requiere que *ambas* partes concurran en la transferencia de posesión; elemento que está ausente si se considera que el proyecto de artículo 19 es una definición del concepto de "entrega".

13. Se evitan esas dificultades si se toma la disposición en el sentido de las *obligaciones* de entregar del *vendedor;* y parece probable que la intención del Grupo de Trabajo sea que la disposición tenga este significado. El siguiente proyecto está destinado a expresar esta intención con mayor claridad.

Artículo 19 (WG.III, modificado)

"[El vendedor ejecuta su obligación de entregar realizando todos los actos exigidos por el contrato y por la presente Ley para que el comprador pueda entrar en posesión de la cosa.]"

14. Se observará que el proyecto que antecede se funda en el criterio sustantivo establecido para este artículo por el Grupo de Trabajo: El vendedor realizará aquellos actos necesarios "para que el comprador pueda *entrar en posesión* de la cosa". Además, el nuevo texto añade una mención de los actos "exigidos por el contrato y por la presente Ley"[3].

Artículo 20 (WG.III) (S.3)

"1. [La entrega se efectuará:

"*a*) Cuando el contrato de compraventa implique el transporte de la cosa y no se haya convenido otro lugar de entrega, haciendo entrega de la cosa al porteador para que la transmita al comprador;

"*b*) Cuando, en los casos no comprendidos en el apartado precedente, el contrato verse sobre una cosa cierta o sobre una cosa genérica que ha de extraerse de una masa determinada que debe ser manufacturada o producida y las partes tenían conocimiento en el momento de la celebración del contrato del lugar particular en que la cosa se encontraba o en que iba a ser manufacturada o producida, poniendo la cosa a disposición del comprador en ese lugar;

"*c*) En todos los demás casos, poniendo la cosa a disposición del comprador en el lugar donde el vendedor tenga, en el momento de la celebración del contrato, su establecimiento o, a falta de éste, su residencia habitual.]"

Comentario

15. La disposición que antecede, redactada por el Grupo de Trabajo en su tercer período de sesiones, estaba destinada a dar respuesta completa y unificada a este interrogante: ¿En qué momento (más concretamente, en qué *lugar*) cumple el vendedor todas sus obligaciones respecto de la entrega de la cosa? El inciso *a*) del párrafo 1 está tomado del párrafo 2 del artículo 19 de la LUCI; el inciso *b*) del párrafo 1, del párrafo 2 del artículo 23 (primera oración); el inciso *c*) del párrafo 1, del párrafo 1, artículo 23.

16. Se hicieron algunas observaciones y sugerencias respecto del proyecto que figura *supra* (informe, anexo II, párrs. 25 a 27). El ulterior examen de esta disposición en el contexto de los otros artículos del capítulo tiende a apoyar la opinión de que la organización y la redacción del nuevo artículo 20 han dado por resultado una exposición más coherente y clara que las disposiciones originales de la LUCI.

Artículo 21 (WG.III) (S.4)

"1. [Si el vendedor debe entregar la cosa a un porteador, celebrará, de la manera acostumbrada y según las condiciones usuales, los contratos que sean necesarios para el transporte de la cosa hasta el lugar señalado. Cuando la cosa no esté claramente marcada con una dirección ni de otro modo manifiestamente asignada al contrato, el vendedor enviará al comprador un aviso de expedición y, en caso necesario, algún otro documento en que se especifique la cosa.]

"2. [Si el vendedor no está obligado a concertar un seguro de transporte, debe proveer al comprador, a requerimiento de éste, de toda la información que sea necesaria para la celebración de tal seguro.]"

Comentario

17. El precedente artículo preparado por el Grupo de Trabajo en su tercer período de sesiones, reúne disposiciones muy desperdigadas en la LUCI y relativas a un solo interrogante: ¿qué medidas debe tomar el vendedor cuando el contrato implica transporte de la cosa del vendedor al comprador? La primera oración del párrafo 1 está tomada del párrafo 1 del artículo 54 de la LUCI; la segunda oración del párrafo 3, del ar-

[3] En el tercer período de sesiones del Grupo de Trabajo, un representante sugirió que la definición dijera: "La entrega consiste en la realización por el vendedor del acto final necesario para que el comprador pueda entrar en posesión de la cosa". Informe, anexo II, párr. 27.

No está claro ahora que haya una disposición de la LUCI que necesite aplicarse mediante una definición del acto de "entrega", en sentido restringido, en comparación con una exposición de la obligación de *entregar* del vendedor. Si se presenta dicha necesidad, podría considerarse la siguiente definición:

"La entrega de la cosa tiene lugar cuando entra en posesión de ella el comprador o una persona que actúa en su nombre, incluido un porteador a quien se da la cosa conforme al inciso *a*) del artículo 20 de la presente Ley."

tículo 19 de la LUCI. El párrafo 2 está tomado del párrafo 2 del artículo 54 de la LUCI (informe, anexo I, párr. 4; anexo II, párrs, 22 a 27).

18. Se hicieron algunas observaciones y sugerencias respecto del texto que figura *supra:* A/CN.9/62/Add.1, párrs. 25 a 27. Al examinarla, la unificación de estas disposiciones por el Grupo de Trabajo parece ofrecer una presentación mucho más clara y satisfactoria que la de la LUCI.

Artículo 22 (WG.III) (S.5)

"1. [El vendedor [entregará la cosa, o la pondrá a disposición del comprador]:

"*a*) Cuando se haya fijado una fecha o pueda determinarse ésta con arreglo al acuerdo de las partes o a los usos, en la respectiva fecha;

"*b*) Cuando se haya fijado o pueda determinarse un plazo (por ejemplo, un determinado mes o una determinada estación) con arreglo a lo convenido por las partes o a los usos, dentro de dicho plazo en una fecha determinada por el vendedor a menos que las circunstancias indiquen que corresponde al comprador determinar la fecha;

"*c*) En cualquier otro caso, dentro de un plazo razonable posterior a la celebración del contrato.]"

Comentario

19. Este artículo, preparado por el Grupo de Trabajo en su tercer período de sesiones, consolida en un solo artículo las normas sobre el *momento* de ejecución de las obligaciones del vendedor que aparecen en los artículos 20, 21 y 22 de la LUCI. El resultado es una exposición más clara y unificada. No se registraron objeciones a esta revisión.

20. El Grupo de Trabajo puso entre corchetes las palabras "[entregará la cosa, o la pondrá a disposición del comprador]". La frase "entregará la cosa" se refiere a los contratos que implican el transporte de la cosa (inciso *a*) del párrafo 1 del artículo 20); en esos contratos, el vendedor tiene el deber de efectuar una transferencia de posesión al porteador que recibe la cosa[4]. La segunda frase, "la pondrá a disposición del comprador", se refiere a los contratos que no implican transporte de la cosa (incisos *b*) y *c*) del párrafo 1 del artículo 20); en dichos contratos, el vendedor ejecuta su obligación contractual al poner la cosa a disposición del comprador en el lugar correspondiente. Cabe pensar que la expresión entre corchetes, al prever ambas obligaciones, es innecesariamente torpe y minuciosa. En cambio, las dos expresiones recuerdan al lector los dos tipos de actos, que, según la naturaleza del contrato, se exigen del vendedor con arreglo al artículo 20. Como conclusión, en vista de la forma clara y simplificada en que el Grupo de Trabajo presenta este conjunto de secciones, probablemente sea suficientemente claro, y algo más simple, utilizar en la versión inglesa las palabras "*deliver the goods*" en lugar del texto entre corchetes.

Artículo 23

(artículo 50 de la LUCI, con revisiones propuestas por el Japón) (S.6)

"1. Cuando el contrato o los usos obliguen al vendedor a entregar documentos relativos a la cosa vendida, deberá entregar dichos documentos en el momento y lugar fijados en el contrato o establecidos por los usos."

Comentario

21. En su tercer período de sesiones, el Grupo de Trabajo examinó diversas variantes de las disposiciones relativas a documentos que aparecen en los artículos 50 y 51 de la LUCI. Entre ellas, la eliminación de esas disposiciones por innecesarias; la revisión de dichas disposiciones; y el traslado de las disposiciones a los artículos relativos a las obligaciones del vendedor respecto de la entrega de la cosa (informe, anexo II, párrs. 122 a 127). El Grupo de Trabajo aplazó la adopción final de medidas a fin de realizar un estudio mas acabado de las cuestiones y pidió al representante del Japón que, en consulta con los representantes de Austria, la India y el Reino Unido, presentase un estudio sobre estos artículos. El representante del Japón presentó una propuesta de revisión del artículo 50; la disposición sustantiva de esta propuesta, formulada en el párrafo 1 del nuevo proyecto, figura *supra* (el texto completo de este estudio aparece en el anexo II al presente informe, documento A/CN.9/WG.2/WP.16/Add.1).

22. La LUCI dedicaba una sección separada (sección II) a la cuestión de los documentos. Sin embargo, la única disposición de fondo de esta sección es una frase del artículo 50 de la LUCI; el resto de la sección consiste en incorporar por remisión disposiciones sobre sanciones de otros artículos de la LUCI. Crear una sección separada (con disposiciones separadas sobre sanciones para el caso de incumplimiento que repiten otras disposiciones sobre sanciones) para una breve frase de fondo complica la estructura de la Ley y la alarga innecesariamente.

23. Además, la sugerencia, hecha en el tercer período de sesiones del Grupo de Trabajo, de que la entrega de los documentos relativos a la cosa está, en substancia, estrechamente relacionada con la entrega de la cosa y de que estas cuestiones deben tratarse conjuntamente, tiene un sólido fundamento (informe, anexo II, párr. 125). De hecho, en algunas situaciones, la única entrega que se realice en virtud del contrato puede ser una entrega de documentos. Esto ocurre, por ejemplo, cuando el contrato se refiere a mercaderías que se sabe que están en depósito o en transporte, controladas por un documento, como un certificado de depósito o un conocimiento de embarque, y cuando el único acto de entrega previsto por las partes es la transferencia del documento que regula la posesión de la cosa.

24. Esta consolidación presenta la única disposición de fondo sobre documentos (en la nueva versión del representante de Japón) como artículo 23. (El

[4] Los arreglos relativos a la toma de posesión de la cosa por parte de un porteador no presentan las dificultades prácticas de los arreglos para que el comprador entre en posesión de la cosa: el comprador puede rechazar la cosa por incumplimiento de contrato; los porteadores normalmente aceptan mercaderías para transportarlas sin dificultades y, en todo caso, en los contratos de transporte es normalmente deber del vendedor efectuar la transferencia de posesión al porteador. Se observará que el deber impuesto al vendedor por el inciso *a*) del párrafo 1 del artículo 20 sólo surge "cuando . . . no se haya convenido otro lugar de entrega . . ."

Grupo de Trabajo incorporó el artículo 23 de la LUCI al artículo 20.)

25. Podrían considerarse otras ubicaciones posibles para esta disposición. Podría ampliarse el artículo 19 para que incluyera una mención de la obligación del vendedor de facilitar los documentos. Sin embargo, esto iría contra la sencillez y claridad de este artículo previstas por el Grupo de Trabajo. Otra posibilidad sería agregar la disposición que figura *supra* como segundo párrafo al artículo 20. Sin embargo, el artículo 20, en su actual redacción, se concentra en el *lugar* de la entrega; agregar un párrafo sobre los documentos entrañaría apartarse de ese tema. El artículo 21 sería una ubicación más adecuada, pues sus dos párrafos se refieren a los documentos relativos a la cosa; la disposición general sobre documentos podría agregarse como tercer párrafo. Sin embargo, el artículo 21 parece referirse a los contratos que implican transporte; los documentos pueden ser necesarios en casos en que el vendedor no esté obligado a enviar la cosa mediante un porteador. De ahí se desprende que añadir la disposición mencionada al artículo 21 menoscabaría, hasta cierto punto, su unidad. El artículo 22 se limita a la cuestión del *momento*, y por ende, no es adecuado.

26. En consecuencia, la ubicación más adecuada parecería, como conclusión, un nuevo artículo 23. (Se observará que el proyecto sobre documentos que figura *supra* se refiere a los dos conceptos: "momento y lugar", y por ello sería apropiado que siguiera a una serie de artículos, algunos de los cuales se refieren al "momento" y los otros al "lugar".)

SECCIÓN II. SANCIONES POR EL INCUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES DEL VENDEDOR CONCERNIENTES A LA FECHA Y AL LUGAR DE LA ENTREGA

Nota introductoria: Combinación de las disposiciones relativas a las sanciones en cuanto a la fecha y al lugar

27. El Grupo de Trabajo, en su tercer período de sesiones, decidió que se combinaran los artículos de la LUCI que establecían las sanciones en favor del comprador respecto de la *fecha* de entrega (LUCI 26 a 29) y los artículos que estipulaban las sanciones en favor del comprador respecto del *lugar* de entrega (LUCI 30 a 32) (informe, anexo II, párr. 32).

28. Entre los motivos de esa decisión figura la opinión de que los problemas relativos a la fecha y al lugar de la entrega guardan una relación estrecha: si las mercaderías se entregan en un lugar equivocado, el problema práctico consiste en trasladarlas al lugar adecuado y ello comúnmente desemboca en un problema de demora (esto es, la *fecha*). Si las mercaderías se encuentran aún en tránsito en la fecha convenida, cabe afirmar que: *a*) en la *fecha* adecuada las mercaderías están en un *lugar* equivocado (es decir, en tránsito) o *b*) en una *fecha* posterior de arribo, las mercaderías están en el *lugar* adecuado pero en un *momento* equivocado. Las diferencias existentes entre *a*) y *b*) *supra*, parecen reflejar diferencias de forma y no de fondo.

Basado en esos motivos, el Grupo de Trabajo redactó los artículos 24, 25, 26 y 27 con el objeto de establecer normas combinadas acerca de las sanciones para proteger al comprador cuando el incumplimiento del vendedor se relacionaba *ya sea* con la fecha *o* con el lugar de la entrega. En consecuencia, ya no son necesarios cinco artículos de la LUCI (28 a 32).

29. La mayor unidad y claridad que resultan de la combinación de las disposiciones relativas a las sanciones en favor del comprador con respecto a la fecha y al lugar de la entrega por el vendedor, indican tal vez que debe prestarse atención a la combinación de las normas que se ocupan independientemente de las acciones del comprador que derivan de otros aspectos del cumplimiento del contrato de compraventa por parte del vendedor, A ese respecto, se harán dos propuestas: una en el sentido de mantener dos series de normas relativas a las sanciones (véanse los párrafos 27 a 57 y 111 a 156, *infra*); la otra ofrecería una estructura unificada de sanciones aplicable al incumplimiento del contrato por parte del vendedor (véanse los párrafos 158 a 176, *infra*).

Artículo 24 (WG.III)

"1. [Cuando el vendedor no haya cumplido sus obligaciones en cuanto a la fecha o al lugar de la entrega, el comprador podrá ejercer los derechos que le confieren los artículos 25 a 27.]

"2. [El comprador también podrá reclamar una indemnización por daños y perjuicios según lo dispuesto en el artículo 82 o en los artículos 84 a 87.]

"3. [En ningún caso el vendedor podrá obtener de un juez o de un tribunal arbitral un plazo de gracia.]"

Comentario

30. La función principal de este artículo, como la del artículo 24 de la LUCI, es ayudar al lector a que encuentre las disposiciones sobre sanciones que aparecen en distintas partes de la Ley. Así, los párrafos 1 y 2 de este artículo sirven de índice, y no tienen una función independiente. El párrafo 1 se refiere a los artículos 25 a 27, que se ocupan de si el incumplimiento del contrato por el vendedor en cuanto a la fecha o al lugar de la entrega autoriza al comprador a negarse a aceptar las mercaderías ("resolver el contrato"). El párrafo 2 se refiere a los artículos que estipulan la indemnización por daños y perjuicios en el caso de que el contrato *no* sea resuelto (82) y en el caso de que *sea* resuelto (84 a 87). Así, para determinar las sanciones en favor del comprador, en cualquiera de los casos, es necesario consultar las disposiciones de los artículos 24 a 27 y también las de los artículos 82 y 84 a 87.

31. La presentación es análoga a la elaborada por el Grupo de Trabajo con respecto al artículo 41, que sirve de índice para las disposiciones relativas a las sanciones en favor del comprador cuando las mercaderías no se ajustan a las condiciones establecidas en el contrato.

32. Las decisiones adoptadas por el Grupo de Trabajo y reflejadas en el artículo 21 *supra* incluyen obligaciones distintas de las relacionadas con la fecha y el lugar de entrega: por ejemplo, las condiciones del contrato de transporte y las medidas concernientes al seguro. En consecuencia, la frase "en cuanto a la fecha

o al lugar de la entrega" que figura en el párrafo 1 del artículo 24 quizá sea demasiado restrictiva. Podría estudiarse la posibilidad de substituir esa frase por "en virtud de los artículos 20 a 23".

33. El párrafo 3 del nuevo artículo 24 proyectado es idéntico al del artículo 24 de la LUCI. Esa norma subraya que las disposiciones de esta Ley relativas a las sanciones, en virtud de las cuales no se puede solicitar plazos de gracia de los tribunales ordinarios o arbitrales, no serán modificadas por los preceptos de algunas leyes internas en que figuren esas disposiciones.

Artículo 25 (WG.III)

"1. [Cuando la falta de entrega de la cosa en la fecha o el lugar fijados constituya una transgresión esencial del contrato, el comprador podrá conservar el derecho a la ejecución del contrato por parte del vendedor o declarar el contrato [resuelto] mediante notificación al vendedor.]

"[2. Si el vendedor solicita del comprador que le dé a conocer la decisión que haya adoptado de conformidad con el párrafo 1 y el comprador no lo hace prontamente, el vendedor podrá efectuar la entrega dentro de un plazo razonable, a menos que en la solicitud se indique otra cosa.]

"[2. Si el vendedor solicita del comprador que le dé a conocer la decisión que haya adoptado de conformidad con el párrafo 1 y el comprador no lo hace prontamente, el vendedor podrá efectuar la entrega antes de la expiración del plazo indicado en la solicitud o, si no se indica ninguno, en un plazo razonable.]

"3. [Si el comprador, antes de haber comunicado al vendedor la decisión que haya adoptado de conformidad con el párrafo 1, tiene conocimiento de que el vendedor ha hecho la entrega y no ejerce prontamente su derecho a declarar el contrato [resuelto], éste no podrá ser [resuelto].]

"4. [El comprador, si solicita del vendedor la ejecución del contrato después de la fecha fijada para la entrega, no podrá declarar el contrato [resuelto] antes de la expiración del plazo indicado en la solicitud o, si no se indica ninguno, en un plazo razonable, a menos que el vendedor se niegue a hacer la entrega dentro de ese plazo.]"

Comentario

34. Como se ha observado en los comentarios al artículo 24, el artículo 25 establece las circunstancias en que el comprador puede negarse a aceptar la cosa cuando el vendedor no la entrega en la fecha o en el lugar fijados en el contrato. El artículo combina las disposiciones que figuran sobre la materia en el artículo 26 (fecha) y en el artículo 30 (lugar) de la LUCI.

35. Al redactar de nuevo esas normas, el Grupo de Trabajo introdujo un cambio de fondo importante. La LUCI había determinado que en varias circunstancias distintas el contrato de compraventa fuera resuelto de pleno derecho: por ejemplo, el derecho a continuar la ejecución del contrato terminaría sin una declaración de la parte de "resolver" el contrato. Por ejemplo, los arts. 25, 26 1) y 2), 30 1) y 2) de la LUCI. En su tercer período de sesiones, el Grupo de Trabajo examinó un estudio preparado por el Secretario General acerca de la resolución de pleno derecho en la LUCI (A/CN.9/WG.2/WP.9*). El Grupo de Trabajo decidió que la resolución de pleno derecho debía eliminarse del régimen de sanciones previsto en la Ley porque conducía a incertidumbres en cuanto a los derechos y a las obligaciones de las partes (informe, anexo II, párr. 29). En cambio, la resolución del contrato debía estar sujeta a la notificación por la parte perjudicada a la parte transgresora; si aquélla no declaraba resuelto el contrato, éste continuaba en vigor. (*Ibid.*, párr. 31.)

36. El cambio de fondo decidido por el Grupo de Trabajo puede ilustrarse del modo siguiente. El vendedor demora en enviar las mercaderías al comprador. A su llegada al puerto de la ciudad del comprador, éste decidió con razón que la demora era tan grave que justificaba su negativa a aceptar las mercaderías. (En los términos de la LUCI, el incumplimiento era "esencial", justificando la "resolución" del contrato.) Según la LUCI, no se requería una notificación del comprador al vendedor de que se negaba a aceptar las mercaderías. Según la decisión adoptada por el Grupo de Trabajo y la nueva redacción, si el comprador rehúsa aceptar las mercaderías debe "declarar" el contrato [resuelto] mediante *notificación* al vendedor". Entre los motivos que apoyan este cambio de orientación está la necesidad del vendedor de saber si ha de reembarcar o revender las mercaderías o adoptar cualquier otra decisión para impedir que se desperdicien o descompongan.

37. La norma básica para la aplicación de esa política se enuncia en el párrafo 1 del nuevo artículo 26 mencionado: cuando la falta de entrega de la cosa en la fecha o el lugar fijado constituya una transgresión esencial del contrato, el comprador puede ya sea conservar el derecho a la ejecución del contrato por el vendedor o declarar el contrato [resuelto] mediante notificación al "vendedor".

38. El Grupo de Trabajo puso la palabra "resuelto" entre corchetes, para indicar que había que seguir examinando si la palabra adecuada en inglés sería *"terminated"* o *"cancelled"* (informe, anexo II, párr. 38). Tal vez sea más común hablar de "resolver" un contrato por motivos (el dolo, por ejemplo) relacionados con la *formación del contrato;* el término "cancel" (cancelar) al parecer se relaciona habitualmente con las acciones basadas en el *incumplimiento* del contrato.

39. El nuevo texto del artículo 25 redactado por el Grupo de Trabajo incluye, para el segundo párrafo, dos normas posibles, basadas ambas en los artículos 26 2) (fecha) y 30 2) (lugar) de la LUCI. Sin embargo, ambas disposiciones de la LUCI prescriben la resolución de pleno derecho; en cambio, el proyecto del Grupo de Trabajo estipula que cuando el comprador no contesta a la solicitud por la que el vendedor trata de averiguar si el comprador se negará a aceptar las mercaderías, el vendedor puede efectuar la entrega de ellas. El Grupo de Trabajo examinó ambas versiones posibles del párrafo 2. El Grupo de Trabajo pidió al representante de Hungría que preparase un estudio sobre ambas posibilidades, para utilizarlo en su próxi-

* Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, I, A, 2.

mo período de sesiones (informe I, párr. 8; anexo II, párrs. 40 y 41). El estudio presentado por el representante de Hungría se publica como adición 2 a este informe[5].

40. El párrafo 3 del nuevo texto del Grupo de Trabajo se basa en gran parte en las disposiciones de los artículos 26 3) (fecha) y 30 3) (lugar) de la LUCI. Según la LUCI y según el nuevo proyecto, cuando se entregan las mercaderías al comprador, el derecho del comprador a declarar resuelto el contrato debe ejercerse "prontamente". Como se ha observado (párrafo *supra*) el vendedor tiene que adoptar medidas para impedir despilfarro, pérdida o gastos relacionados con las mercaderías en el caso de que el comprador se negara a aceptarlas a su entrega; por esas razones, la decisión del comprador debe ser comunicada "prontamente" (véase el artículo 11)[6].

41. Se observará que el plazo de que dispone el comprador para efectuar la declaración de resolución comienza a correr cuando "el comprador tiene *conocimiento* de que" el vendedor ha hecho la entrega. La frase citada no figura en el artículo 26 3) ni en el 30 3) de la LUCI, pero al parecer es acertada, pues el breve plazo para la decisión del comprador no debe comenzar a correr sino después que posea los datos pertinentes en que podría fundar esa decisión.

42. El párrafo 4 dimana del artículo 26 4) de la LUCI, pero se ha redactado de nuevo para abarcar más exacta y plenamente las diversas situaciones a las que apunta ese artículo: una solicitud respecto de la ejecución del contrato seguida ya sea por: *a*) el cumplimiento, *b*) el incumplimiento o *c*) la negativa al cumplimiento.

Solicitud de cumplimiento; coordinación con las normas sobre la falta de conformidad de la cosa

43. Se observará que en el párrafo 1 del artículo 25, tal como lo redactó el Grupo de Trabajo, cuando la falta de entrega de la cosa en la fecha o el lugar fijado constituye una transgresión esencial del contrato, el comprador "podrá conservar el derecho a la ejecución del contrato por parte del vendedor o declarar el contrato [resuelto]". Una disposición análoga figura en los artículos 26 1) (lugar) y 30 1) (fecha) de la LUCI. Sin embargo, el Grupo de Trabajo cambió la redacción de la LUCI en la forma siguiente: "el comprador podrá [exigir] *conservar el derecho* a la ejecución del contrato por parte del vendedor . . .". El Grupo de Redacción manifestó haber suprimido la palabra "exigir", sustituyéndola por la frase "conservar el derecho a" porque la redacción de la LUCI: "*a*) tenía connotaciones de cumplimiento específico que dependerían de las normas de los distintos sistemas jurídicos y *b*) podía entenderse en el sentido de que el comprador debía manifestar expresamente su deseo de que se ejecutara el contrato (informe, anexo II, párr. 39).

44. El Grupo de Trabajo ha adoptado precauciones para que las sanciones en favor del comprador por la falta de entrega (artículos 24 y siguientes) fueran congruentes con las originadas por la falta de conformidad de la cosa. Esa congruencia es importante para que la estructura de la Ley sea inteligible.

45. Además, es importante que ambas series de disposiciones relativas a las sanciones sean congruentes, pues ambos aspectos se superponen: la falta de entrega y la falta de conformidad. Por ejemplo, la falta de envío de una parte de la cosa podría considerarse una demora en su entrega o un envío indebido de "sólo una parte de la cosa" (artículo 33 1) *a*) de la LUCI). Además, en cuanto a los problemas que están en juego y a las acciones que corresponden a las partes, es difícil distinguir entre *a*) el envío de nada; *b*) el envío de cajas vacías y *c*) el envío de cajas que contengan mercaderías inútiles o totalmente distintas de las convenidas en el contrato. Si en la misma situación de hecho pueden invocarse distintas disposiciones respecto de las acciones para remediarla, se crean bases para incertidumbres y litigios. En consecuencia, el Grupo de Trabajo tal vez desee examinar la posibilidad de establecer una serie única de sanciones para el incumplimiento del contrato de compraventa por parte del vendedor (véanse los párrafos 158 y siguientes, *infra*). Quizá convenga aplazar la adopción de medidas sobre esta cuestión hasta que se decida sobre el fondo de las normas; no obstante, en esta etapa parece aconsejable prestar mucha atención a la compatibilidad de ambas series de disposiciones relativas a las sanciones.

46. Un paso hacia una mayor compatibilidad entre ambas series de disposiciones relativas a las sanciones puede examinarse en conexión con el artículo 25. Como se ha visto, ese artículo trata principalmente de las circunstancias en que el comprador puede negarse a recibir la cosa ("declarar el contrato resuelto"); los artículos 43 y 44 de la LUCI se ocupan del mismo problema, en el marco de la falta de conformidad de la entrega. Estos artículos (los de la LUCI y del nuevo proyecto del Grupo de Trabajo) no tratan de regular el derecho del comprador a exigir la ejecución (por ejemplo, a invocar el recurso de un cumplimiento específico). La limitación de esos artículos al aspecto único de la resolución del contrato ha sido importante para disminuir la complejidad de la Ley.

47. Si el Grupo de Trabajo decidiera que las disposiciones relativas a las sanciones dimanadas de la falta de entrega tuviesen un paralelismo más estrecho con las derivadas de la falta de conformidad en la entrega, podría prestarse atención al nuevo texto siguiente del artículo 25. Inmediatamente después del texto sugerido se explicarán las ligeras modificaciones introducidas en el proyecto anterior.

Artículo 25

(Variante A)

"1. Cuando la falta de cumplimiento por parte del vendedor de sus obligaciones contraídas en vir-

[5] Ese estudio se recibió con posterioridad a la preparación del presente informe. Por consiguiente no ha sido posible examinarlo en él.

[6] Una norma menos rigurosa — "un plazo *razonable*" — se aplica en el artículo 39 a la notificación relativa a la falta de conformidad de la cosa. La omisión de esa notificación tiene severas consecuencias: "el comprador perderá el derecho de prevalerse de una falta de conformidad . . .". Así, el comprador no podría alegar que las mercaderías eran defectuosas para reducir su responsabilidad respecto del pago del precio. En cambio, según el artículo 25, si el comprador no "declara resuelto el contrato" prontamente, la única consecuencia es que el comprador está obligado a aceptar las mercaderías: aún puede reclamar al vendedor cualquier incumplimiento del contrato relacionado con las mercaderías, ya sea por la demora en la entrega o por la falta de conformidad de las mercaderías con respecto a lo estipulado en el contrato.

tud de los artículos 20 a 23 constituya una transgresión esencial del contrato, el comprador podrá declarar resuelto el contrato mediante notificación al vendedor.

"2. Si el vendedor solicita del comprador que le dé a conocer su decisión *de que aceptará o no la entrega de la cosa* y el comprador no lo hace prontamente, el vendedor podrá efectuar la entrega. [Para la redacción definitiva de la cláusula sobre el plazo dentro del cual el comprador puede cumplir se aguardaría el examen del estudio preparado por Hungría.]

"3. Si el comprador, antes de haber comunicado al vendedor su decisión *de que aceptará o no la entrega de la cosa,* tiene conocimiento de que el vendedor ha hecho la entrega y no ejerce prontamente su derecho a declarar el contrato [resuelto], éste no podrá ser [resuelto].

"4. (Sin modificación.)"

48. Deben hacerse notar dos cambios introducidos por la variante A *supra*: *a*) en el párrafo 1, se suprime la frase "conservar el derecho a la ejecución del contrato por parte del vendedor o"; *b*) en los párrafos 2 y 3, la frase "su decisión *de que aceptará o no la entrega de la cosa*" sustituye a la frase "la decisión que haya adoptado *de conformidad con el párrafo 1*".

49. El primero de esos cambios tiene por objeto simplificar el texto; si se lo introduce, sería necesaria una disposición separada para regular el derecho del comprador a exigir el cumplimiento. El contenido de esa disposición seguiría presumiblemente el criterio adoptado por el Grupo de Trabajo en relación con el artículo 42 *infra*, que trata de la misma cuestión en el marco de la falta de conformidad de las entregas. (Véase el comentario al artículo 42 en los párrs. 117 y siguientes.)

50. El otro cambio en el artículo 25 — que se refiere a la "decisión (del comprador) *de que aceptará la entrega de la cosa*" — parece estar más de acuerdo con las comunicaciones normales de los comerciantes ante una demora en la entrega que una referencia a la "decisión (del comprador) de conformidad con el párrafo 1". Esa decisión consiste en "conservar el derecho a la ejecución del contrato por parte del vendedor o declarar el contrato resuelto".

51. Por cierto, esta última redacción del párrafo 1 no describe acertadamente la opción que tiene el comprador, porque aun cuando "declara el contrato resuelto" conserva el derecho a exigir la indemnización por daños y perjuicios derivados del incumplimiento del contrato. (Como se ha observado, el Grupo de Trabajo no tuvo el propósito de conceder el derecho a exigir la ejecución (por ejemplo, un cumplimiento específico), al estipular que el comprador conservaba "el derecho a la ejecución").

Artículo 26 (WG. III)

"1. [Cuando la falta de entrega de la cosa en la fecha o el lugar fijado no constituya una transgresión esencial del contrato, el vendedor conservará el derecho a efectuar le entrega y el comprador el derecho a la ejecución del contrato por parte del vendedor.]

2. [No obstante, el comprador podrá conceder al vendedor un plazo suplementario de duración razonable. Si el vendedor no cumple sus obligaciones dentro de ese plazo, el comprador podrá declarar el contrato [resuelto] mediante notificación al vendedor.]"

Comentario

52. Este artículo se basa en gran parte en las disposiciones de los artículos 27 (fecha) y 31 (lugar) de la LUCI, unificando disposiciones análogas sobre la fecha y el lugar.

53. Con respecto a la frase final del párrafo 1, según la redacción de los artículos 27 y 31 de la LUCI, el comprador "(conservará) el derecho a *exigir* la ejecución del contrato por el vendedor". El Grupo de Trabajo suprimió el término "exigir" por los motivos expuestos en el comentario al artículo 25.

54. La primera frase del párrafo 2 es idéntica a la primera frase de los artículos 27 2) y 31 2) de la LUCI. La segunda frase incorpora los cambios de estilo necesarios para combinar las normas sobre fecha y lugar, y además expresa el mismo criterio que el de la disposición de la LUCI de un modo más directo. Según los artículos 27 2) y 31 2) de la LUCI, la falta de entrega por parte del vendedor dentro de un plazo razonable fijado por el comprador "se considerará como una transgresión esencial del contrato". El texto del Grupo de Trabajo establece que ante esa falta "el comprador podrá declarar el contrato [resuelto] mediante notificación al vendedor". La disposición estipula, pues, lo que el comprador puede hacer — enfoque que al parecer es una orientación más útil para las partes que hablar, como lo hace la LUCI, de una conclusión jurídica — la "transgresión esencial del contrato"[7].

Artículo 27 (WG. III)

"[En el caso de que el vendedor ofrezca entregar la cosa antes de la fecha fijada, el comprador podrá aceptar o rechazar esa entrega.]"

Comentario

55. La disposición antecedente se basa en la primera parte del artículo 29 de la LUCI, a reserva de los siguientes ajustes de estilo: "el comprador podrá [accept] aceptar o [reject] o rechazar esa entrega". El empleo de las expresiones *"take delivery"* y *"refuse to take delivery"* ("aceptar" y "rechazar" la entrega) se ajusta a la decisión de adaptar las disposiciones sobre la entrega al artículo 56 de la LUCI, que estipula que el comprador deberá *"aceptar* la entrega" ("*take* delivery") de la cosa.

56. El Grupo de Trabajo decidió no mantener la cláusula final del artículo 29 de la LUCI, por la que se dispone que si el comprador "acepta, puede *reservarse* el derecho de reclamar daños y perjuicios de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 82". La frase *"puede reservarse"* el derecho de reclamar daños y perjuicios podría interpretarse en el sentido de que fuese necesaria alguna declaración formal en el mo-

[7] La supresión del concepto de resolución de pleno derecho facilitó esa forma más directa de expresión. Véase el comentario al artículo 25 *supra*, en los párrs. 35 a 37.

mento en que el comprador acepta la entrega de la cosa; los comerciantes podrían no estar enterados de que fuera necesaria esa formalidad, y así podrían perder sus derechos. No es necesario estipular que el comprador puede resarcirse de los daños y perjuicios que sufra cuando el momento de la entrega no se ajusta al contrato; ello se establece claramente mediante el nuevo proyecto de artículo 24 (2), que dice: "El comprador *también* podrá reclamar una indemnización por daños y perjuicios . . .".

[*Artículos 28 a 32 de la LUCI: suprimidos por el Grupo de Trabajo*]

57. Como se ha hecho notar en la nota de introducción que precede al artículo 24, párrs. 27 a 29 *supra*, la consolidación hecha por el Grupo de Trabajo de disposiciones separadas sobre las sanciones referentes a la fecha y al lugar de entrega, permitió eliminar cinco artículos de la LUCI. Por consiguiente, en este nuevo proyecto no hay artículos numerados del 28 al 32.

SECCIÓN III. OBLIGACIONES DEL VENDEDOR EN CUANTO A LA CONFORMIDAD DE LA COSA

Artículo 33 (WG.III) (S.7)

"1. [El vendedor entregará la cosa conforme a la cantidad y calidad y la designación expresamente previstas en el contrato y envasada o embalada de la manera expresamente prevista en el contrato.]

"1 *bis*. [Salvo que las estipulaciones o circunstancias del contrato indiquen algo distinto, el vendedor entregará la cosa

"*a*) Que se preste a las finalidades para las cuales normalmente se utilizaría la designada de la misma manera en el contrato;

"*b*) Que se preste a la finalidad particular que expresa o implícitamente se haya hecho saber al vendedor*;

"*c*) Que posea las cualidades de una muestra o un modelo que el vendedor haya entregado o enviado al comprador;

"*d*) Que esté envasada o embalada de la manera acostumbrada para tal cosa.]

"2. La diferencia en la cantidad, la falta de una parte de la cosa o la falta de cualquier cualidad o característica no se tomarán en consideración cuando carezcan claramente de importancia."

Comentario

58. La versión precedente del artículo 33 es el resultado de una nueva redacción del mismo encaminada a reducir la complejidad del artículo 33 de la LUCI y a establecer más claramente el principio básico de que, para determinar las obligaciones del vendedor en cuanto a la cantidad y la calidad de las mercaderías, debe estarse a lo establecido en el contrato entre el vendedor y el comprador. El artículo 33 de la LUCI enuncia en los párrafos *a*) a *f*) seis normas específicas respecto de la conformidad de las mercaderías sin formular claramente el principio básico mencionado.

59. En la revisión preparada por el Grupo de Trabajo se establece este principio en el primer párrafo. El estilo de la redacción tiene también por objeto expresar más directamente la naturaleza de la obligación jurídica del vendedor: "el vendedor entregará la cosa conforme a la cantidad y calidad y la designación expresamente previstas en el contrato . . .". (Además, se prefirió la expresión "entregará" a la redacción del artículo 33 de la LUCI ("no habrá cumplido su obligación de entregar") para evitar la posible discusión de que si la cosa no es conforme a lo previsto en el contrato, se considera no entregada.)

60. La revisión preparada por el Grupo de Trabajo acepta el principio de que la cuestión básica es la obligación establecida en el contrato, ya sea explícita o implícitamente. Las obligaciones expresadas implícitamente tienen importancia, ya que no es normal ni factible que un contrato especifique todos los vicios de que deberá estar libre la cosa. (Por ejemplo, en un contrato cuyo objeto sea viguetas de acero no sería normal que se indicase que las viguetas no deberán tener fisuras, aunque esto sería una expectativa fundamental de las partes.) No obstante, el proyecto preparado por el Grupo de Trabajo está encaminado a expresar, con más claridad que el artículo 33 de la LUCI, la idea básica de que la calidad implícita en el contrato debe determinarse a la luz de las expectativas normales de las personas que compran las mercaderías designadas en el contrato. Esta idea se expresa claramente en el inciso *a*) del segundo párrafo (párrafo 1 *bis*) de la revisión del Grupo de Trabajo. Se observará que los incisos *a*), *b*) y *c*) expresan las ideas fundamentales contenidas en las seis incisos del artículo 33 1) de la LUCI. El cuarto inciso añade otra obligación que no estaba expresada en la LUCI, a saber: que la cosa debe estar "envasada o embalada de la manera acostumbrada para tal cosa".

61. El tercer párrafo del proyecto del Grupo de Trabajo es el mismo que el párrafo 2) del artículo 33 de la LUCI con la siguiente excepción: la expresión "cuando carezcan de importancia" ha sido sustituida por la expresión "cuando carezcan claramente de importancia" por razones de claridad y paralelismo con la versión inglesa (*clearly insignificant*)[8].

* El informe sobre el tercer período de sesiones utilizó por error la palabra "comprador" en vez de "vendedor".

[8] Se ha suscitado la cuestión de saber cuál sea el objeto de la disposición del artículo 33 2) de la LUCI. Si el cumplimiento del contrato por el vendedor se aparta ligeramente aunque de forma apreciable de las obligaciones estipuladas en el contrato, ¿privaría esta disposición al vendedor del derecho de hacer una reclamación (o reducir el precio) por una pequeña suma equivalente? Una posible explicación de esta disposición es que tiene por objeto impedir que el comprador se niegue a tomar la cosa ("resolución del contrato") cuando el incumplimiento sea insignificante. La negativa de tomar la cosa puede suponer gastos considerables de reenvío y nueva colocación de la misma, y puede no justificarse cuando el incumplimiento sea insignificante, aunque una pequeña reducción del precio estaría justificada. Según la LUCI, la definición de la obligación del vendedor está relacionada con el derecho del comprador a negarse a tomar las mercaderías ("resolución del contrato"). Según el artículo 44 2) de la LUCI, si el comprador concede un plazo de duración razonable para la entrega de la cosa conforme al contrato y el vendedor no lo cumple, el comprador puede declarar la resolución del contrato, ya que según parece la falta de conformidad no es necesariamente una transgresión "esencial". Por tanto, en ausencia de una disposición como la del artículo 33 2) de la

Supresión del artículo 34 de la LUCI

62. El Grupo de Trabajo decidió que el artículo 34 de la LUCI debería suprimirse (informe, anexo I, párr. 12 y anexo II, párrs. 56 a 61).

63. Esta decisión no indica desacuerdo con el objeto de este artículo. Cabe suponer que este artículo tenía por objeto proteger la uniformidad de la Ley mediante la prohibición de recurrir a otras sanciones previstas en algunos derechos nacionales distintos de los establecidos en la presente Ley para el caso de incumplimiento del contrato de compraventa. No obstante, el Grupo de Trabajo consideró que este objetivo no estaba expresado claramente. La expresión "excluyen cualquier otra sanción fundada en la falta de conformidad de la cosa" parece tan amplia que excluye también las sanciones convenidas por las partes en el contrato.

64. Es dudoso que una disposición como la del artículo 34 fuera necesaria, ya que sobre la mayoría de las materias reguladas por la Ley Uniforme existen normas nacionales diferentes que, naturalmente, son sustituidas en virtud de la obligación general de aplicar la Ley Uniforme. Además esta obligación ha sido reforzada por la revisión del artículo 17 hecha por el Grupo de Trabajo que establece explícitamente el carácter internacional de la Ley y la necesidad de promover uniformidad en su interpretación y aplicación. Naturalmente, no es necesario repetir que las leyes nacionales que no coincidan con la Ley Uniforme son sustituidas por cada una de las normas de ésta; insertar tal declaración en casos aislados puede producir malentendidos.

Artículo 35 (WG.III) (S.8)

"1. La conformidad con el contrato se determinará de acuerdo con el estado de la cosa en el momento de la transmisión de los riesgos. [No obstante, si a consecuencia de una declaración de resolución o da una petición de sustitución de la cosa, la transmisión de los riesgos no se produce, la conformidad se determinará según el estado de la cosa en el momento en que los riesgos se hubieran transmitido, si la cosa hubiera sido conforme al contrato.]

"2. [El vendedor será responsable de las consecuencias de cualquier falta de conformidad aun cuando sobrevenga después del momento señalado en el párrafo 1 del presente artículo.]"

Comentario

65. La primera frase del artículo 35 1) en la versión revisada del Grupo de Trabajo es la misma que en la LUCI. Esta disposición tiene por objeto evitar confusiones en situaciones comunes tales como la siguiente: supongamos que según el contrato de compraventa (o según las normas del capítulo VI de la LUCI) los riesgos de pérdida de la cosa durante el transporte corresponden al comprador (por ejemplo, la compraventa es "ciudad del vendedor F.O.B."). El vendedor envía la cosa de conformidad con el contrato, esto es, "azúcar de caña No. 1". No obstante, durante el transporte el agua causa daños a la cosa que deja de reunir el requisito de ser "No. 1" especificado en el contrato; además, podemos suponer que la cosa, a la llegada a su destino no reunirá varios de los requisitos del artículo 33 respecto de la conformidad de la cosa. Las condiciones en que se halle el azúcar al llegar a su destino ¿da al comprador derecho a reclamar por falta de conformidad de la cosa? Naturalmente la respuesta es negativa, ya que la cosa era conforme a lo estipulado en el contrato en el momento en que los riesgos pasaron al comprador; la responsabilidad del comprador por el deterioro de la cosa después de ese momento es consecuencia necesariamente de lo estipulado en el contrato (o de lo dispuesto en la ley) respecto de los riesgos. Aunque el principio anterior parezca evidente, ha parecido útil formularlo explícitamente para mayor claridad.

66. La segunda frase del artículo 35 1) de la LUCI fue motivada por las complejas disposiciones del capítulo VI de la LUCI (artículos 96 a 101) sobre el efecto de la falta de conformidad de la cosa en la transmisión de los riesgos. Véase especialmente el artículo 97 2) de la LUCI. El Grupo de Trabajo concluyó que no podía examinarse el fondo de esta disposición del artículo 35 1) de la LUCI hasta que se hubieran terminado las normas sobre los riesgos (informe, anexo I, párr. 13; anexo II, párr. 63).

67. El artículo 35 2) de la LUCI formula una excepción al principio básico del primer párrafo según el cual la conformidad con el contrato se determinará de acuerdo con el estado de la cosa en el momento de la transmisión de los riesgos. No obstante, el Grupo de Trabajo concluyó que la redacción de esta disposición era tan restringida que no tenía en cuenta estipulaciones contractuales expresas frecuentemente usadas: por ejemplo, las garantías contractuales de que la cosa seguirá en buen estado o funcionará durante un plazo determinado *después* de la entrega (por ejemplo, durante tres años, 10.000 millas, o cosa semejante). El artículo 35 2) de la LUCI empleaba una redacción muy restrictiva al tratar este problema: el vendedor era responsable de las consecuencias de cualquier falta de conformidad "si esta falta tiene por causa un *hecho* del vendedor o de una persona de la cual él sea responsable". Naturalmente, esta redacción es demasiado restringida para que en ella se incluya el caso de una máquina, garantizada por tres años, que falla al cabo de un año. Teóricamente, cabe argüir que en esos casos en que el vendedor es responsable, la máquina debe tener un vicio oculto en el momento de la entrega. Ahora bien, la existencia de tal vicio oculto es difícil de probar, pero en los contratos que garantizan el buen estado de la cosa por un período de tiempo no es necesario probarla. Por estas razones el Grupo de Trabajo propuso la supresión de la última frase del párrafo que limita la responsabilidad del vendedor a las faltas que tengan por causa "*un hecho*" del vendedor o de sus agentes.

68. Se ha sugerido que la nueva redacción del párrafo 2 aún no da plena eficacia a las garantías contractuales del buen estado futuro de la cosa, ya que esta

LUCI, la negativa de tomar la cosa ("resolución del contrato") puede basarse teóricamente en un incumplimiento del contrato insignificante. Si se modifica el artículo 44 2) de la LUCI para restringir el derecho de resolver el contrato cuando la falta de conformidad "carezca de importancia" podría suprimirse el párrafo 2 del artículo 33. Véanse más argumentos sobre este punto en el comentario a los artículos 43 y 44 en los párrafos 138 a 140 *infra*.

disposición (siguiendo a la LUCI) habla solamente de las "*consecuencias*" de cualquier falta de conformidad: esta redacción puede seguir requiriendo que se demuestre la existencia en el momento de la entrega del defecto o falla de la cosa. Un miembro del Grupo de Trabajo presentó un estudio sobre los distintos aspectos del problema de las garantías. Véase la adición1 a este informe en el anexo I. Por las razones allí expuestas, se propuso que el párrafo 2 del artículo 35 dijera lo siguiente:

"El vendedor responderá de toda falta de conformidad que se produzca después del momento fijado en el párrafo 1 de este artículo, si constituye un incumplimiento de un compromiso expreso por el que el vendedor garantizaba que la cosa permanecería en buen estado para su uso ordinario o especial, o que mantendría sus cualidades o características específicas, durante cierto período de tiempo, ya estuviera expresado en términos de un plazo determinado o de otra forma."

69. Cabe preguntarse si es necesario incluir una norma especial que establezca (en efecto) que el vendedor responderá del incumplimiento de un tipo concreto y definido de promesa hecha en el contrato de compraventa. Todas las distintas promesas hechas en los contratos de compraventa no pueden tipificarse y reconocerse en disposiciones separadas y específicas de la Ley. ¿Acaso no bastaría con conocer la norma básica de que las partes deberán cumplir todas las promesas que hagan como parte de un contrato internacional de compraventa? Una norma de este tipo podría ser base suficiente para la aplicación de las garantías de cumplimiento, aunque el incumplimiento se refiera a condiciones que se produzcan después de la transmisión de los riesgos. Véase el artículo 35 1) de la LUCI.

70. El problema consiste en que, cosa sorprendente, resulta difícil encontrar en la LUCI una norma general que dé efecto a lo acordado por las partes. Varias disposiciones siguen este principio, pero en la LUCI no se formula explícitamente una regla general que exija el cumplimiento de todas las promesas hechas en el contrato de compraventa. Por ejemplo, las normas de la LUCI sobre conformidad (calidad) de la cosa se formulan en términos de la "*entrega*" de la cosa, por lo cual se plantea la cuestión de las garantías de cumplimiento *después* de la entrega. La disposición general del artículo 18 está limitada de forma análoga: "El vendedor deberá efectuar la *entrega* . . . en las condiciones previstas en el contrato y en la presente Ley".

71. La disposición de la LUCI de más importancia destinada a dar efecto al contrato de compraventa es el artículo 3. Sin embargo este artículo de la LUCI (a diferencia del proyecto del Grupo de Trabajo) habla solamente de la libertad de las partes de "*excluir* total o parcialmente la aplicación" de la Ley. Esta disposición no llega a dar aplicación positiva a todas las promesas hechas en el contrato[9]. La revisión de esta redacción efectuada en diciembre de 1970 en el segundo período de sesiones del Grupo de Trabajo mitiga esta dificultad (informe sobre el segundo período de sesiones, A/CN.9/52, párrs. 44 a 46*). Se modificó la redacción del artículo 3 de la LUCI (que quedó como artículo 5) para establecer que las partes pueden no solamente "excluir" la aplicación de la Ley, sino también "establecer excepciones o *modificar* los efectos de cualquiera de sus disposiciones". Esta redacción parece que expresa más claramente el probable propósito de la LUCI, es decir, que debe reconocerse plenamente la voluntad de las partes como fuente de obligaciones jurídicas; las normas de la ley tienen carácter subsidiario y prevalece sobre ella la voluntad de las partes.

72. La revisión del artícuo 3 de la LUCI por el Grupo de Trabajo ha reducido la necesidad de establecer disposiciones concretas que den efecto a las garantías de cumplimiento establecidas en el contrato (y a los demás tipos de promesas que formen parte del acuerdo). No obstante, en vista de la importancia de las garantías contractuales y de la disposición explícita del artículo 35 1) de la Ley según la cual la conformidad de la cosa debe determinarse en el momento de la transmisión de los riesgos, puede convenir tener una disposición explícita que siga el modelo de la sustitución propuesta para el párrafo 2 del artículo 35, citada en el párrafo 68 *supra*.

Artículo 36 (LUCI) (S.9)

"[El vendedor no será responsable de las consecuencias de cualquier falta de conformidad prevista en los incisos *d*), *e*) o *f*) del párrafo 1 del artículo 33, si al momento de la celebración del contrato el comprador conocía esa falta o no debía ignorarla.]"

Comentario

73. La disposición precedente es la misma que la del artículo 36 de la LUCI. Se observará que esta disposición está íntimamente relacionada con el artículo 33, y viene a ser una excepción o suplemento a los tres incisos *d*), *e*) y *f*) del artículo 33 1) de la LUCI. Por consiguiente, el Grupo de Trabajo concluyó que la redacción de este artículo no podía terminarse hasta que se adoptase una decisión definitiva respecto del artículo 33 (informe, anexo II, párr. 67).

74. Quizá sea útil examinar por qué este artículo de la LUCI se aplica a los incisos *d*), *e*) y *f*) del artículo 33 1) de la LUCI, y no se aplica a los incisos *a*), *b*) y *c*). Esto puede explicarse de la forma siguiente: el conocimiento de los vicios de las mercaderías por parte del comprador puede modificar las obligaciones implícitas en el contrato, basadas en expectativas normales, pero no los compromisos asumidos por el vendedor respecto de una transacción determinada.

75. Se recordará que la revisión del artículo 33 hecha por el Grupo de Trabajo establecía en el párrafo 1 una norma general según la cual el vendedor está obligado a entregar la cosa "conforme a la cantidad y calidad y la designación expresamente *prevista en el contrato*". El párrafo segundo (designado 1 *bis*) tenía por objeto enunciar las expectativas normales del comprador, que pueden no estar formuladas expresamente en el contrato. (Véase el comentario al artículo 33 *supra*.)

76. Los incisos *d*) y *e*) del artículo 33 1) de la

[9] El problema no queda resuelto por el artículo 55 1) de la LUCI, ya que puede interpretarse que en esta disposición de la sección IV se aplican las obligaciones establecidas en la misma. Lo que plantea esta dificultad es la falta de una obligación clara y sustantiva de cumplir el contrato.

* Anuario de la CNUDMI, vol. II: segunda parte, I, A, 2.

LUCI corresponden en sustancia a los incisos *a*) y *b*) del párrafo 1 *bis* en su forma revisada por el Grupo de Trabajo. El inciso *f*) del artículo 33 1) de la LUCI no aparece en la revisión. Por consiguiente, si el Grupo de Trabajo aprueba definitivamente la revisión del artículo 33, el artículo 36 remitirá a los "incisos *a*) y *b*) del párrafo [1 *bis*] del artículo 33".

77. El artículo 36 establece que el vendedor "no será responsable de las *consecuencias* de cualquier falta de conformidad" prevista en las disposiciones del artículo 33. La expresión citada puede presentar problemas de interpretación. Probablemente el objeto de este artículo es disponer que aquellas características de la cosa que eran conocidas por el comprador no constituirán falta de conformidad. Sin embargo, la expresión citada del artículo 36 puede interpretarse en el sentido de que el comprador tiene derecho a reclamar por falta de conformidad de la cosa, pero no por las "consecuencias" de la misma, tales como los daños que la cosa pueda causar a otras mercaderías o a las relaciones mercantiles del comprador. Si el Grupo de Trabajo desea aclarar este aspecto del artículo 36, podría considerar una redacción del siguiente tenor:

"Los hechos relativos a la cosa que el comprador conocía o no debía ignorar al momento de la celebración del contrato no constituirán la falta de conformidad prevista en los incisos..."

Artículo 37 (WG.III) (S.10)

"En el caso de dación anticipada, el vendedor, hasta la fecha para la entrega conserva el derecho de entregar, ya sea la parte o la cantidad que falte, o nuevas cosas que sean conformes al contrato, o bien, reparar cualquier defecto de las cosas dadas, siempre que el ejercicio de tales derechos no causen al comprador serios inconvenientes o gastos apreciables. El comprador, no obstante, conservará el derecho a exigir la indemnización por daños y perjuicios establecida en el artículo 82."

Comentario

78. El artículo anterior, según fue aprobado por el Grupo de Trabajo, es idéntico al artículo 37 de la LUCI, salvo las dos modificaciones siguientes:

a) El artículo 37 de la LUCI, en su frase inicial, se refiere a la "fecha *fijada* para la entrega". Se suprimió la palabra "fijada" ya que podía interpretarse que limitaba la aplicación de la disposición a los contratos en los que la fecha de entrega esté expresada específicamente.

b) La segunda frase fue añadida para poner en claro que si la entrega anticipada, en violación del contrato, cause *cualquier* daño al comprador, éste puede obtener del vendedor la reparación de estos daños, aunque los daños no sean tan "serios" o "apreciables" que justifiquen la negativa del comprador a tomar la cosa.

Artículo 38 (WG.III) (S.11)

"1. El comprador debe examinar la cosa o hacerla examinar dentro de un plazo breve.

"2. En el caso de transporte de la cosa, el examen puede aplazarse hasta que la cosa llegue al lugar de destino.

"3. Si la cosa ha sido reexpedida por el comprador sin que haya tenido razonablemente la oportunidad de examinarla y el vendedor haya conocido o debido conocer, en el momento de la celebración del contrato, la posibilidad de tal reexpedición, el examen de la cosa podrá ser pospuesto hasta que ésta llegue a su nuevo destino.

"4. [Las modalidades del examen se regularán por el acuerdo de las partes o, a falta de éste, por la ley o los usos del lugar donde dicho examen deba efectuarse.]"

Comentario

79. El artículo 38, al determinar el momento en que el comprador debe examinar la cosa, ofrece una introducción al artículo 39, según el cual el comprador está obligado a denunciar la falta de conformidad de la cosa al vendedor dentro de un plazo razonable a partir del momento en que la ha descubierto o hubiese debido descubrirla. Según el artículo 39, si el comprador no notifica al vendedor en el plazo requerido, se producen consecuencias graves: el comprador "perderá el derecho de prevalerse de" la falta de conformidad. Las normas del artículo 38 sobre el momento en que debe examinarse la cosa establecen el comienzo del plazo de notificación y tienen considerable importancia.

80. El Grupo de Trabajo en su primer período de sesiones decidió que los párrafos 2 y 3 del artículo 38 de la LUCI obligaban al comprador a examinar la cosa en circunstancias que frecuentemente podían ser imposibles o inoportunas. Los problemas son especialmente graves cuando el comprador reexpide la cosa a su cliente y la cosa está empaquetada de forma tal que resulta imposible abrir los paquetes antes de que lleguen a su destino final. Por consiguiente, el Grupo de Trabajo modificó la redacción del artículo para flexibilizar la normas sobre el examen de la cosa (informe sobre el primer período de sesiones, (A/CN.9/35, párrs. 109 a 111*). El Grupo, en su tercer período de sesiones, reiteró su aprobación de esta revisión de los párrafos 1, 2 y 3 del artículo 38 (informe sobre el tercer período de sesiones, anexo I, párr. 19; anexo II, párrs. 70 y 71).

81. El párrafo 4 dispone que, a falta de acuerdo, las modalidades del examen se regularán "por la ley o los usos del *lugar donde dicho examen deba efectuarse*". Un representante sugirió que las modalidades del examen deberían regularse "por la ley y los usos del *vendedor*". El Grupo de Trabajo, en su tercer período de sesiones, decidió aplazar la decisión sobre el cuarto párrafo hasta su próximo período de sesiones (informe, anexo II, párrs. 72 y 73).

82. Al examinar el párrafo 4 debe tenerse presente el Convenio de La Haya de 1955 sobre la ley aplicable a las ventas de carácter internacional de bienes muebles corporables [10]. El párrafo 1 del artículo 3 establece una norma general según la cual la venta se regirá "por la ley interna del país donde el *vendedor* tenga su residencia habitual en el momento en que

* Anuario de la CNUMI, vol. I, 1968–1970, tercera parte, I, A, 2.

[10] Véase *Registro de textos de convenciones y otros instrumentos relativos al derecho mercantil internacional*, volumen I, capítulo I (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta S.71.V.3).

reciba el pedido"; según el párrafo 2, en ciertos casos, la venta se regirá "por la ley interna del país donde el *comprador* tenga su residencia habitual...". Sin embargo, el artículo 4 establece normas más concretas que regulan, entre otras cosas, "la forma...[en que *deba*] *efectuarse* el examen..." Se observará que esta norma es algo semejante a la del artículo 38 4) de la LUCI.

83. Como se indicó en el comentario 2 *supra*, el Grupo de Trabajo consideró que las normas sobre el lugar de examen de la cosa debían ser flexibles y tener en cuenta el hecho de que, en muchas situaciones, el comprador debe reexpedir rápidamente la cosa en su envase original. El lugar en que podrán abrirse los envases para inspeccionar la cosa puede ser desconocido en el momento de celebrar el contrato y puede depender de circunstancias que surjan durante la reventa de la cosa por el comprador. Excepto cuando la cosa representa una amenaza para la seguridad o la salud pública, el Gobierno del lugar en que se efectúa el examen no interviene casi en modalidades del mismo; en muchos lugares no existen normas que regulen "las modalidades de examen" de la mayoría de los productos. Por consiguiente, las modalidades de examen vendrán determinadas por las expectativas de las partes a la luz de la conveniencia de la transacción de que se trate y de los usos mercantiles para tales mercaderías, más que por los usos del *lugar* de inspección. Véase el artículo 9 de la LUCI. Es dudoso que una disposición general según la cual las modalidades de examen deban regirse por la ley del lugar de inspección coincida siempre con las expectativas de las partes o con la práctica comercial. Puede no ser necesario o aconsejable tratar de establecer una norma general sobre la ley (o usos) por los que deban regirse las modalidades de examen. Si el Grupo de Trabajo está de acuerdo con esta idea, podría suprimirse el párrafo 4.

Artículo 39 (WG.III) (S.12)

"1. El comprador perderá el derecho de prevalerse de una falta de conformidad de la cosa si no la ha denunciado al vendedor dentro de un plazo razonable a partir del momento en que la ha descubierto o hubiese debido descubrirla. Sin embargo, si aparece posteriormente una falta que no hubiere podido ser revelada por el examen previsto en el artículo precedente, el comprador también puede prevalerse de ella, con la condición de que lo haga saber al vendedor dentro de un plazo razonable posterior al descubrimiento. En todo caso, el comprador perderá el derecho de prevalerse de la falta de conformidad si no la hubiere denunciado en un plazo de dos años contados a partir del día de la dación de la cosa, salvo el caso de que exista una garantía que cubra dicha falta por un plazo mayor.

"2. Al notificar la falta de conformidad, el comprador debe precisar la naturaleza de ella.

"3. Cuando cualquiera de los avisos mencionados en el inciso 1 de este artículo se haya dirigido por carta, telegrama u otro medio de comunicación apropiado, el hecho de que tal aviso se hubiere retardado o no llegare a su destino no privará al comprador de prevalerse de él."

Comentario

84. Según este artículo, el comprador perderá el derecho de prevalerse de una falta de conformidad de la cosa si no hace al vendedor la notificación correspondiente de dicha falta de conformidad. Esta disposición es distinta de las normas sobre prescripción, que establecen plazos límites para entablar una demanda judicial. Este artículo pide que se notifique a la otra parte; al no hacer la notificación requerida el comprador pierde el derecho de prevalerse de la falta de conformidad. Las notificaciones requeridas según este artículo pueden servir para diversos propósitos: i) al informar al vendedor de que el comprador no está satisfecho con la cosa, se le brinda la oportunidad de sustituirla o de "reparar" de cualquier otro modo el defecto (véanse los artículos 37, 43 y 44 1) de la LUCI); ii) al recibir esa notificación, el vendedor tiene la oportunidad de conservar pruebas de la calidad de la cosa.

85. El párrafo 1 del artículo mencionado, tal como lo aprobó el Grupo de Trabajo en su tercer período de sesiones, es idéntico al correspondiente artículo de la LUCI, con la excepción siguiente: en el párrafo 1, se reemplazó el término "prontamente" por la frase "dentro de un plazo razonable". La ausencia de la notificación requerida por este artículo tiene consecuencias graves: el comprador no puede prevalerse de la falta de conformidad de la cosa y debe pagar la totalidad del precio de la cosa que considera defectuosa. Se pensó que el término "prontamente" establecía un criterio demasiado riguroso. (Véase el artículo 9 de la LUCI, redactado de nuevo por el Grupo de Trabajo como artículo 11.) En cambio, el Grupo de Trabajo llegó a la conclusión de que la expresión "dentro de un plazo razonable" era bastante flexible como para adaptarse a las distintas circunstancias en que podría requerirse un examen (véase el informe, párrs. 74 a 78).

86. El artículo 39 1) de la LUCI termina con una cláusula que establece un plazo límite de dos años para la notificación; si el defecto se descubre una vez transcurridos dos años a partir de la entrega, el comprador no puede prevalerse de la falta de conformidad. Sin embargo, ese plazo de dos años está sujeto a una excepción: "...salvo el caso de que exista una garantía que cubra dicha falta por un plazo mayor". A manera de ejemplo: el vendedor garantiza que una máquina funcionará durante cuatro años, y se descubre un defecto durante el cuarto año. Según la disposición citada, no se aplicaría el plazo límite de dos años, y sería necesario que el comprador notificara al vendedor "dentro de un plazo razonable a partir del momento en que ha descubierto (la falta de conformidad) o hubiese debido descubrirla"[11].

[11] La cláusula de excepción del artículo 39 1) de la LUCI debe interpretarse del modo siguiente: si en el contrato se garantiza el funcionamiento por cuatro años, la notificación debe hacerse dentro del plazo de cuatro años. Sin embargo, esta interpretación no parece surgir del texto del artículo 39 1) de la LUCI y podría producir resultados no deseados si el defecto se manifiesta al término mismo del período cubierto por la garantía. Naturalmente, en la práctica, las estipulaciones exactas de la garantía contractual serían importantes. Por ejemplo, la garantía que figura en el contrato: *a*) ¿garantiza simplemente el funcionamiento por todo el plazo cubierto por la garantía? o *b*) ¿estipula también que la garantía sólo se hará efectiva si se produce la notificación durante ese período? En el último caso, la cuestión decisiva podría ser la facultad contractual de las partes de modificar el plazo previsto en la ley para la notificación.

87. En un estudio presentado por uno de los miembros del Grupo de Trabajo (A/CN.9/WG.2/WP.16/Add.1, anexo I) se propone la substitución de la cláusula de la excepción que figura al final del párrafo 1 por la siguiente:

"Si la falta de conformidad de la cosa constituye una violación de la garantía mencionada en el párrafo 2 del artículo 35, el comprador perderá el derecho de prevalerse de esa falta de conformidad si no la ha denunciado al vendedor dentro del plazo de [30] días contados a partir de la expiración del período de garantía [siempre que la falta de conformidad se descubriese dentro de ese período]."

Si se utiliza el criterio propuesto en el texto precedente, podría considerarse su aplicación en la situación siguiente: el contrato garantiza que una máquina funcionará por cuatro años. Aparece un defecto apenas la máquina es entregada. El plazo para la notificación, *a*) ¿es un plazo razonable a partir del momento en que se descubre la falta de conformidad? o *b*) ¿es de cuatro años y 30 días a partir de la entrega? La conclusión *a*) parece razonable y es probablemente la deseada. En ese caso, sería conveniente lograr que ese propósito se exprese inequívocamente [12].

88. Se observará que el plazo de dos años para la notificación, estipulado por el artículo 39 1) de la LUCI, crea problemas complejos de redacción para incorporar las disposiciones sobre las garantías de ejecución. Ese período límite de dos años también puede entrar en conflicto con el criterio del artículo 10 del proyecto de convención sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías, tal como lo aprobó la CNUDMI en su quinto período de sesiones. El párrafo 2 del artículo 10 dice así:

"El plazo de prescripción de una acción basada en un vicio de las mercaderías que no pudiera haber sido descubierto en el momento de su entrega al comprador será de dos años contados a partir de la fecha en que tal vicio fue o debiera haber sido razonablemente comprobado, sin que pueda prolongarse más allá de ocho años contados a partir de la fecha en que las mercaderías fueron efectivamente puestas a disposición del comprador"[13].

Se observará que el criterio que refleja este artículo es el de asegurar que el comprador tenga la oportunidad de ejercer su acción desde la fecha en que "el vicio fue o debiera haber sido razonablemente comprobado", con sujeción a un plazo límite de *ocho* años contados a partir de la fecha en que las mercaderías fueron puestas a disposición del comprador.

89. El artículo 39 de la LUCI establece el plazo para notificar al vendedor mientras que la Convención sobre la Prescripción se ocupa esencialmente del plazo permitido para iniciar una acción ante un tribunal. Las cuestiones planteadas por esas leyes son técnicamente distintas, pero es difícil conciliar los criterios en que se basan esas normas. Por ejemplo, supongamos que los vicios de una máquina se manifiesten por primera vez tres años después de su entrega. El artículo 10 de la Convención sobre la Prescripción expresa el criterio de que el comprador debe tener la oportunidad de ejercer su acción. Sin embargo, según el artículo 39 1) de la LUCI, esa oportunidad del comprador de ejercer su acción sería ilusoria, puesto que no puede notificar al vendedor y por consiguiente prevalerse de la falta de conformidad.

90. Si el Grupo de Trabajo decide que la ley sobre compraventa no debe estar en pugna con las políticas establecidas por la Comisión al preparar la Convención sobre la Prescripción, pueden considerarse los siguientes enfoques: *a*) redactar de nuevo la última frase del artículo 39 1) de la LUCI para que se ajuste al enfoque del artículo 10 de la Convención sobre la Prescripción (por ejemplo, cambiando "dos años" por "ocho años"); *b*) suprimir la última frase del artículo 39 1) de la LUCI. Puede ser conveniente dejar los plazos límites, expresados en períodos fijos de años, en la Convención sobre la Prescripción; por cierto, la inclusión de un plazo límite de dos años en el artículo 39 1) de la LUCI pudo haber sido determinada por la falta de normas uniformes sobre la prescripción[14], falta que ha sido reparada por la Comisión al aprobar el proyecto de convención sobre esa materia. La supresión de la última frase del artículo 39 1) de la LUCI dejaría intacta, naturalmente, la exigencia de que el comprador notifique al vendedor la falta de conformidad "dentro de un plazo razonable a partir del momento en que la ha descubierto o hubiese debido descubrirla".

91. El párrafo 2 del proyecto aprobado por el Grupo de Trabajo es el mismo que el del artículo 39 2) de la LUCI, salvo que el Grupo de Trabajo suprimió la frase final "e invitar al vendedor a examinar la cosa o bien a hacerla examinar por un representante". Esa "invitación" se requería en todos los casos de falta de conformidad. Al parecer, si se omitiera esa parte de la notificación, el comprador perdería su derecho a prevalerse de la falta de conformidad. El Grupo de Trabajo llegó a la conclusión de que esa "invitación", como parte necesaria e invariable de la notificación sobre la falta de conformidad, no estaba apoyada por la práctica comercial (informe sobre el tercer período de sesiones, anexo II, párr. 79). Los comerciantes suelen enviar notificaciones sobre falta de conformidad de un modo informal y sin asesoramiento legal con respecto a las formalidades aplicables. Por consiguiente, la exigencia de una "invitación" en cada notificación podría servir como un ardid técnico que conduzca a la pérdida de derechos sustantivos.

[12] Compárese la redacción del artículo 10 3) del proyecto de Convención sobre la Prescripción en la compraventa internacional de mercaderías: el plazo de prescripción "... comenzará a correr a partir de la fecha en que el comprador *descubriere o debiese haber descubierto el hecho en que se funda el ejercicio de su acción*. Dicha fecha no podrá ser nunca posterior a la expiración del período de garantía". CNUDMI, Informe sobre el quinto período de sesiones (1972) (A/8717), párr. 21.

[13] *Ibid.* El artículo 10 recoge los cambios hechos por la Comisión en el proyecto preparado por el Grupo de Trabajo sobre los plazos y la prescripción (véanse el documento A/CN.9/70, anexo I, artículo 9; Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, I, B, 2 y el comentario a ese proyecto en el documento A/CN.9/70/Add.1 (comentario al artículo 9 en los párrs. 6 y 7). El comentario al proyecto de convención aprobado por la Comisión figura en el documento A/CN.9/73 (Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, I, B, 3).

[14] Según algunas disposiciones de derecho interno, el plazo de la prescripción puede ser muy largo; se han hallado plazos de diez, veinte y aun de treinta años.

Artículo 40 (LUCI) (S.13)

"El vendedor no puede prevalerse de las disposiciones de los artículos 38 y 39 cuando la falta de conformidad se refiere a hechos que él conocía o no podía ignorar y que no haya revelado. (Sin modificaciones.)"

Comentario

92. El texto precedente es igual al de la LUCI, y fue aprobado sin modificaciones por el Grupo de Trabajo. Este artículo mitiga las exigencias sobre notificación de los artículos 38 y 39 cuando la falta de conformidad se refiere a hechos que el vendedor conocía (o que no podía ignorar) y que no haya revelado. El vendedor carece de bases razonables para exigir al comprador que le notifique acerca de esos hechos.

Nota: Ubicación de la disposición sustantiva sobre transmisión de la propiedad; posible consolidación ulterior de las disposiciones sobre sanciones de la LUCI.

93. La LUCI establece seis series independientes de disposiciones sobre sanciones. Así, se estipulan disposiciones separadas sobre sanciones con respecto a las obligaciones sustantivas siguientes: 1) fecha de la entrega (artículos 26 a 29); 2) lugar de la entrega (artículos 30 a 32); 3) falta de conformidad (artículos 41 a 49); 4) dación de documentos (artículo 51); 5) transmisión de la propiedad (artículos 52 y 53); 6) otras obligaciones del vendedor (artículo 55).

94. El Grupo de Trabajo, en su tercer período de sesiones, combinó las dos primeras de esas series de disposiciones: 1) fecha de la entrega y 2) lugar de la entrega. (Los motivos se han resumido en la nota introductoria que precede al artículo 24, en los párrafos 27 a 29 *supra*.) Esa medida parece haber sido muy útil para la claridad y la unidad, así como para la brevedad (5 artículos, del 28 al 32, ya no fueron necesarios). Queda aún el interrogante siguiente: ¿Puede llevarse más adelante esa consolidación?

95. El Grupo de Trabajo tal vez desee estudiar la posibilidad de combinar todas las series citadas de disposiciones sobre sanciones. Sin embargo, parece prematuro plantear este problema para su decisión mientras no se consideren en su conjunto las disposiciones sustantivas sobre las obligaciones del vendedor y las diversas normas sobre sanciones. Por consiguiente, se han reproducido anteriormente en este estudio las disposiciones sobre sanciones (artículos 24 a 27) por el incumplimiento por parte del vendedor de sus obligaciones en cuanto a la fecha y al lugar de la entrega. Esas disposiciones independientes podrían haberse mantenido por el Grupo de Trabajo o consolidado en una serie unificada de disposiciones sobre sanciones, como se sugerirá más adelante en los párrafos 158 a 176 *infra*.

96. Sin embargo, no parece viable aplazar la cuestión de la consolidación de las disposiciones restantes sobre sanciones por el incumplimiento por parte del vendedor. Como se ha hecho notar en el párr. 93 *supra*, esas disposiciones sobre sanciones son: 3) la falta de conformidad (artículos 41 a 49); 4) la dación de documentos (artículo 51); 5) la transmisión de la propiedad (artículos 52 y 53) y 6) otras obligaciones del vendedor (artículo 55).

97. En parte, el problema ha sido anticipado por la sugerencia mencionada en el párrafo 21 *supra* de que la disposición sustantiva sobre la dación de los documentos relativos a la cosa (artículo 50), tal como la presentó un miembro del Grupo de Trabajo, sea ubicada junto a los artículos sobre la entrega de la cosa, como artículo 23. Véase el Comentario el artículo 23 en los párrafos 21 a 26. Esa ubicación de una sola disposición sustantiva de una frase haría innecesaria toda una sección de la Ley (sección II) y las disposiciones sobre sanciones que figuran por separado en el grupo 4) *supra*.

98. Tal consolidación parece haber sido anunciada también por la decisión del Grupo de Trabajo, en el tercer período de sesiones, de que todas las disposiciones sustantivas a las que van unidas las disposiciones sobre sanciones que figuran en el grupo 6) *supra*, fueran trasladadas a un grupo integrado de secciones sobre la entrega de la cosa. Según esa decisión, las disposiciones del artículo 54 sobre los arreglos contractuales que el vendedor debe hacer en el momento de enviar la cosa al comprador, aparecerán como artículo 21. Véase el comentario al artículo 21 *supra*, en los párrafos 17 y 18.

99. Sólo resta considerar las disposiciones sobre sanciones que figuran en el grupo 5) *supra*: transmisión de la propiedad (artículos 52 y 53). En los comentarios de los miembros del Grupo de Trabajo se apoya la opinión de que existe una estrecha relación entre la obligación del vendedor de enviar la cosa conforme al contrato y sus obligaciones en cuanto a que el comprador tenga la posibilidad de conservar la cosa y disfrutar de ésta. Por cierto, es difícil encontrar motivos para un tratamiento independiente y distinto de las sanciones por: i) el envío de cajas vacías, o de mercaderías que carezcan de valor, y ii) el envío de mercaderías que el comprador no pueda conservar porque pertenecen a un tercero.

100. Por esas razones, los artículos 41 a 48 sobre sanciones por falta de conformidad de la cosa no figuran en este lugar en el estudio, y su consideración se ha aplazado hasta que se presenten las disposiciones sobre las obligaciones sustantivas del vendedor. En realidad, esas disposiciones sustantivas restantes han de constituir un sólo artículo, el artículo 52 sobre transmisión de la propiedad.

101. Se simplificaría de ese modo la estructura de la LUCI, muy criticada de compleja y redundante. Un grupo importante de disposiciones sustantivas se ubicaría en un solo lugar. Esas normas sobre lo que el vendedor *debe hacer* son las que interesan fundamentalmente a los comerciantes; liberarlas de la complejidad de disposiciones redundantes sobre sanciones hace que la Ley resulte más inteligible para aquellos que más necesitan de una orientación clara. Esa consolidación de disposiciones redundantes abreviaría también la Ley, resultado al que ya ha contribuido el Grupo de Trabajo mediante la consolidación de las disposiciones sobre sanciones relativas a la fecha y al lugar de la entrega. Véase la nota introductoria que precede al artículo 24, en los párrs. 27 a 29 *supra*.

102. La laguna existente en la numeración de los artículos 40 a 52 se explica del modo siguiente:

a) *Artículos 41 a 48:* Siguen al artículo 52, por los motivos expuestos en el comentario precedente en los párrs. 93 a 101.

b) *Artículo 49:* Suprimido por el Grupo de Trabajo en cumplimiento de una decisión de la CNUDMI (informe de la Comisión sobre su tercer período de sesiones) A/8017, párr. 34 (Anuario de la CNUDMI, vol. I: 1968-1970, segunda parte, III, A); informe del Grupo de Trabajo sobre el tercer período de sesiones, anexo I, párr. 31.

c) *Artículo 50:* Revisado y trasladado al artículo 23. Véanse los párrafos 21 a 26 y 97.

d) *Artículo 51:* Ya no serían necesarias disposiciones separadas sobre las sanciones por falta de dación de documentos si las disposiciones sustantivas del artículo 50 pasan a formar parte de las normas de la sección I. Entrega de la cosa. Véase el párrafo 97 *supra*.

Artículo 52 (*Revisado a fin de establecer positivamente la obligación sustantiva del vendedor*) (S.14)

"[1. El vendedor debe entregar la cosa libre de derechos o reclamaciones de terceros, a menos que el comprador conviniera en aceptar la cosa sujeta a tales derechos o reclamaciones.]

"[2. (Para el texto de un segundo párrafo que pudiera añadirse, véase el párr. 108 *infra*.)]"

Comentario

103. El artículo 52 de la LUCI ha sido objeto de críticas importantes (informe del Grupo de Trabajo sobre el tercer período de sesiones, anexo II párrs. 128 a 138*; A/CN.9/W.G.2/WP.10, párrs. 71 a 76*, y Add.1 y anexo XIV). En su tercer período de sesiones, el Grupo de Trabajo aplazó la adopción de medidas sobre esos artículos.

104. Un problema que requiere atención desde el comienzo es el hecho de que el artículo 52 no establece una norma o un principio general con respecto a la obligación del vendedor de entregar la cosa libre de derechos o reclamaciones de terceros. En vez de determinar la obligación del vendedor, el artículo 52 comienza estableciendo una obligación del *comprador* (error en la persona) de *denunciar* al vendedor (tal derecho o reclamación) y de hacer peticiones concretas. Las estipulaciones del artículo 52 de la LUCI apuntan: *a*) a la satisfacción de una petición (párr. 2), o *b*) a la no satisfacción de esa petición (párr. 3). Este enfoque, a pesar de su complejidad, resulta incompleto puesto que en algunas circunstancias no hace falta formular ninguna petición. Así, según el artículo 52 1), no se requiere ninguna petición en el caso de que "el vendedor ya conozca" el derecho o la reclamación del tercero, situación que parecería común en el caso de que la cosa estuviera sujeta a tal derecho o reclamación. La LUCI no contiene ninguna disposición (ni sanción) expresa para tales casos, y es difícil inferir una norma puesto que la Ley no formula una regla o un principio general de que la cosa deba estar libre de derechos o reclamaciones de terceros. Parece evidente la necesidad de corregir esa laguna en la Ley[15]. El párrafo 1 del nuevo proyecto citado tiene el propósito de establecer un principio general que se ajuste a lo que probablemente los redactores de la LUCI tuvieron la intención de expresar.

105. El siguiente problema que requiere atención es el del propósito y efectos de los procedimientos relacionados con la petición que figura en el artículo 52. El análisis del texto revela el siguiente aspecto confuso: aunque los derechos del comprador dependen al parecer de que formule una petición concreta, no es necesario que esa petición (a diferencia de la notificación acerca de la no conformidad de la cosa según los artículos 28 a 39) se haga "prontamente", dentro de "un plazo razonable" o dentro de un plazo dado cualquiera. Es probable que existan otros motivos valederos para no fijar un plazo a esa petición[16]. Sin embargo, sin esa limitación de tiempo es difícil comprender el fondo del requisito de que el comprador "notifique" al vendedor. Si el comprador demanda por daños y perjuicios originados por el derecho o la reclamación de un tercero, y el vendedor afirma que la acción no es válida puesto que no se le hizo ninguna petición, entonces el comprador podría hacer la "petición" requerida y (según las normas procesales modernas) podría enmendar su presentación para incluir el requisito omitido.

106. Al preguntarse por el propósito de la notificación y la petición del comprador al vendedor, descritos en el artículo 52, cabría suponer que esa notificación y esa petición servirían para que el vendedor se enterase de que debía reparar el defecto o en caso contrario, exponerse a la resolución del contrato. Este principio del *Nachfrist* (período complementario) se utiliza en otras partes de la LUCI para dar precisión a la comprobación ambigua de la "transgresión esencial", prueba que en general debe satisfacerse para que el contrato sea resuelto. Así, la falta de cumplimiento por parte del vendedor dentro de un plazo razonable establecido por el comprador da a éste el derecho de resolver el contrato — en el caso de que el vendedor esté en falta con relación a la fecha (artículo 27 2) de la LUCI), al lugar (artículo 31 2) de la LUCI), o a la conformidad de la cosa (artículo 44 2) de la LUCI). Sin embargo, la petición mencionada en el artículo 52 de la LUCI no cumple esa función aclaratoria. Según el párrafo 3, el comprador puede declarar la resolución del contrato "en caso de que el vendedor no satisfaga la petición hecha según el párrafo 1 de este artículo *y de ello resulta una transgresión esencial del* contrato...". A diferencia de las disposiciones de los artículos 27 2), 21 2) y 44 2), citadas precedentemente, el hecho de que el vendedor no satisfaga la petición enunciada en la Ley *no* crea el derecho del comprador a declarar resuelto el contrato, y los derechos de las partes dependerían de la aplicación de la definición general de "transgresión esencial" (artículo 10).

107. Analizadas las complejas normas del artículo 52, parecen reducirse a una importancia muy escasa,

* Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, I, A, 3.

[15] En el tercer período de sesiones del Grupo de Trabajo se presentó un proyecto de artículo que aparentemente apuntaba hacia ese problema. Véase el informe, anexo II, párr. 137.

[16] Se recordará que según el artículo 39 de la LUCI el "comprador perderá el derecho de prevalerse" de la falta de cumplimiento del vendedor a menos que haya notificado al vendedor esa falta "dentro de un plazo razonable". Algunas de las razones importantes por las que se requiere la notificación de los vicios de la cosa (tales como la conservación de muestras de la cosa para el caso de un litigio futuro) no se aplican a un derecho o reclamación pendientes. Privar al comprador de todo derecho basado en esta sección — de modo que se le obligue a pagar por la cosa que no puede conservar a causa de los derechos de un tercero — parecería muy severo en relación con el requisito de la denuncia al vendedor.

mientras ofrecen considerables oportunidades para la confusión y el litigio. Al parecer es preferible establecer la obligación del vendedor de entregar la cosa libre de derechos o reclamaciones en términos generales y positivos, y recurrir a las disposiciones generales sobre sanciones cuando esa obligación no se cumpla. Según las disposiciones sobre sanciones que siguen, la falta de cumplimiento por el vendedor de su obligación en virtud del artículo 51 daría al comprador (según el artículo 41) el derecho a exigir indemnización por daños y perjuicios. Si el comprador fija un plazo razonable dentro del cual se pide al vendedor que libere la cosa del derecho o la reclamación pendientes, el hecho de que el vendedor no subsane esa falta constituiría una transgresión esencial del contrato que autorizaría al comprador a declararlo resuelto (artículos 43 y 44 (R.3) .

108. El examen precedente sugiere que existen ventajas en limitar las normas sobre la materia a una exposición breve y general de la obligación del vendedor, obligación que se aplicaría mediante disposiciones combinadas y unificadas sobre las sanciones. Sin embargo, podría pensarse en retener las disposiciones sobre "petición" análogas a las que figuran en el artículo 52 de la LUCI. (Por motivos que se indican en el párrafo 104 *supra*, parece necesario redactar de nuevo el artículo 52 para estipular la obligación general del vendedor de que la cosa esté libre de derechos o reclamaciones de terceros, y de ese modo llenar la laguna que existe actualmente en el artículo 52 con respecto a las situaciones en que no se requiere una "petición", puesto que el vendedor ya conoce el derecho o la reclamación del tercero.) La substancia de las disposiciones sobre "petición" del artículo 52 podrían mantenerse mediante un segundo párrafo que diría lo siguiente:

Posible adición al nuevo proyecto de artículo 52 (S.14)

"2. A menos que el vendedor ya conozca el derecho o la reclamación del tercero, el comprador debe denunciar al vendedor derecho o reclamación y pedirle que ponga remedio a ello dentro de un plazo razonable o que le entregue otra cosa libre de todo derecho o reclamación. Si el vendedor no toma dentro de ese plazo las medidas adecuadas para satisfacer la petición, su omisión, constituirá una transgresión esencial del contrato."

109. No es fácil redactar de nuevo la disposición sobre "petición" del artículo 52 en una forma que resulte aceptable. La primera frase, basada en la presente redacción del artículo 52, conserva los inconvenientes que resultan de ese texto: ¿Cuál es el efecto práctico de la disposición sobre petición? (en otros términos, ¿qué sucedería en el caso de que no se hiciera la petición? (Véase el párrafo 105 *supra*.) La segunda frase del nuevo párrafo 2 proyectado *supra*, estipularía una consecuencia importante de la formulación de la petición para "reparar" el defecto y la falta de respuesta del vendedor: la omisión constituye una transgresión esencial y autorizaría al comprador a resolver el contrato.

110. Cabe señalar los siguientes puntos: 1) la segunda frase propuesta modificaría la norma que aparece ahora en el artículo 52 (véase el párrafo 106 *supra*); 2) la introducción de este cambio pondría al artículo en consonancia con otras partes de la LUCI (artículo 27 2), 31 2) y 44 2)—principio del *Nachfrist* (plazo complementario) por cuanto la falta de respuesta a tal petición constituiría una transgresión esencial del contrato; 3) se mantiene la norma del artículo 52 de la LUCI de que el comprador debe, aun en los casos de transgresión esencial, der concretamente al vendedor la oportunidad de reparar el defecto, antes de resolver el contrato; sin embargo, esta disposición es incongruente con la protección dada al comprador en el caso de falta de conformidad de la cosa.

SECCIÓN IV. SANCIONES PARA EL INCUMPLIMIENTO DEL VENDEDOR EN LA EJECUCIÓN DE SUS OBLIGACIONES DE LA COSA, LA PROPIEDAD Y CUESTIONES CONEXAS

Nota introductoria

111. En su tercer período de sesiones, el Grupo de Trabajo examinó y redactó nuevamente partes de los artículos 41 a 49 de la LUCI. Este conjunto de artículos aparecía en la LUCI como apartado C) de la subsección 2 de la sección I, y se titulaba *Sanciones por falta de conformidad*. Por razones ya expuestas (párrs. 27 a 29, 44, *supra*), quizá el Grupo desee examinar la aplicación de este conjunto de disposiciones sobre sanciones a las obligaciones de fondo del vendedor que no se hayan trasladado a la sección I sobre entrega de la cosa. Como resultado de los reordenamientos efectuados por el Grupo de Trabajo en su tercer período de sesiones, y de los reordenamientos conexos, sólo se requiere, en las disposiciones sobre sanciones del artículo 41 y siguientes, tener en cuenta una disposición más de fondo: la del artículo 52 de la LUCI sobre transmisión de la propiedad.

112. Esto entraña ubicar los artículos 41 y siguientes *después* del artículo 52. Para facilitar la comparación con las disposiciones originales de la LUCI, no se han numerado nuevamente los artículos. No obstante, siguiendo el número del artículo basado en la LUCI, se ha puesto a estas disposiciones sobre sanciones un segundo número de identificación. (R.1), (R.2) etc.

Artículo 41 (WG.III) (R.1)

"El comprador que haya denunciado debidamente al vendedor la falta de conformidad de la cosa con el contrato podrá:

"*a*) Ejercer los derechos especificados en los artículos 42 a 46;

"*b*) Exigir el pago de daños y perjuicios con arreglo al artículo 82 o los artículos 84 a 87."

Comentario

113. La disposición que antecede fue preparada durante el tercer período de sesiones del Grupo de Trabajo (*Informe sobre el tercer período de sesiones*, anexo I, párr. 24; anexo II, párrs. 82 a 85). Como el artículo 41 de la LUCI, esta disposición sirve a manera de "índice" a los demás artículos y muestra la relación entre los distintos tipos de sanciones.

114. Con su nuevo texto, la disposición constituye un íntimo paralelo a la nueva versión del artículo 24,

que sirve de índice de las sanciones respecto de la fecha y lugar de entrega. Véase el comentario al artículo 24, *supra*.

115. Si el Grupo de Trabajo decide incluir la disposición sobre la obligación del vendedor de entregar una cosa que no sea objeto de un derecho o de una reclamación de un tercero (artículo 52) entre las disposiciones relativas a la entrega de una cosa que sea conforme en cuanto a calidad, parecería conveniente ampliar el alcance de la frase inicial. Podría examinarse el siguiente texto:

"1. Cuando el incumplimiento por el vendedor de las obligaciones que le imponen los artículos 33 (S.7) a...(S.14)[17]...el comprador...podrá..."

116. Se observará que en el texto que antecede no se menciona el requisito de notificación prescripto en el artículo 39. El texto que el Grupo de Trabajo tomó del artículo 41 de la LUCI parece implicar que debe efectuarse la notificación en todos los casos, mientras que el artículo 40 especifica circunstancias en que la notificación no es necesaria. Cabe dudar de que las normas generales sobre sanciones deban (o puedan) referirse a todas las normas que regulan el derecho a compensación del comprador. Sin embargo, si se llegara a la conclusión de que debe hacerse mención de las disposiciones sobre notificación, podría agregarse un segundo párrafo:

"2. El ejercicio de dichos derechos y reclamaciones está subordinado a los requisitos de los artículos 39 a 40[18] respecto de la notificación al vendedor."

Artículo 42 (WG.III) (R.2)

"El comprador conservará el derecho a la ejecución del contrato, a menos que haya declarado la resolución de éste conforme a la presente Ley."

Comentario

117. En los incisos *a*), *b*) y *c*) del párrafo 1 del artículo 42 de la LUCI se han previsto tres situaciones en las que el "comprador puede *exigir* del *vendedor* el *cumplimiento* del contrato". Esta disposición de la LUCI trata de esta cuestión: ¿debe un tribunal *imponer* al vendedor el cumplimiento específico?, en comparación con el otorgamiento de daños y perjuicios para indemnizar al comprador por el incumplimiento.

118. En el tercer período de sesiones del Grupo de Trabajo, varios representantes estimaron que el artículo 42 de la LUCI limitaba innecesariamente el derecho del comprador a exigir el cumplimiento; también se dijo que ese artículo era innecesariamente complejo (informe sobre el tercer período de sesiones, anexo II, párr. 88).

119. También cabe señalar que el artículo 42 de la LUCI, así como las demás disposiciones de la LUCI sobre el derecho a *"exigir"* el cumplimiento (por ejemplo, los artículos 26, 27, 30, 34, 61 y 62), está subordinado a un importante requisito. En el artículo 16 de la LUCI se señala a la atención el artículo VII de la Convención de 1964 de la que la Ley Uniforme es un anexo. El artículo VII de la Convención dispone que, cuando, según la Ley Uniforme, una parte "tenga derecho a exigir el cumplimiento" de la otra parte:

"... un tribunal *no estará obligado* a emitir o ejecutar una decisión sobre el cumplimiento específico, salvo en los casos en que tuviera que hacerlo de acuerdo con su propia Ley y respecto a *contratos semejantes de venta que no estuvieran regulados por* la Ley uniforme."

120. Como resultado, varias disposiciones complejas de la LUCI que supuestamente conceden el derecho a exigir el cumplimiento (artículos 26, 27, 30, 31, 42, 61 y 62) y también limitan ese derecho (artículo 25) se reducen, en definitiva, a lo siguiente: el "derecho" a exigir el cumplimiento con arreglo a la LUCI está subordinado a las normas del *tribunal* ante el cual se inicia la acción[19].

121. La complejidad de las minuciosas normas de la LUCI sobre el "derecho a exigir" el cumplimiento llevó al Grupo de Trabajo a eliminar dichas disposiciones de los artículos 24 a 27, sobre el momento y el lugar de la entrega. En cambio, como se observó en el comentario al artículo 25, en los proyectos preparados durante el tercer período de sesiones del Grupo de Trabajo se utiliza la expresión "conservar el derecho a la ejecución del contrato". Se emplea este mismo texto en la versión simplificada del artículo 42 que figura *supra*. El Grupo de Redacción no se proponía con este texto revisado tratar la cuestión de si el tribunal debe ordenar el cumplimiento específico (informe sobre el tercer período de sesiones, anexo II, párr. 39).

122. La estipulación, en el artículo 42 revisado, de que "el comprador conservará el derecho a la ejecución del contrato" puede plantear problemas de interpretación, especialmente en relación con la siguiente disposición: "*a menos* que haya declarado la resolución de éste conforme a la presente Ley". Con arreglo a la LUCI (y a la versión revisada del Grupo de Trabajo) una declaración de resolución no excluye el derecho a exigir daños y perjuicios. Véase el párrafo 2 del artículo 41 de la LUCI. De aquí que la mención en el nuevo texto de un "derecho al cumplimiento" que se extingue al declarar la resolución no pueda referirse al derecho a exigir daños y perjuicios. Como hemos visto, no se proponía con este texto referirse a un derecho concretamente ejecutable, a saber, un derecho "a *exigir* el cumplimiento". Es difícil encontrar un tercer significado posible para estas palabras.

123. Los artículos en que se exponen las sanciones establecidas en protección del comprador deberían probablemente hacer alguna mención de la sanción relacionada con el cumplimiento específico, en el sentido

[17] Si el Grupo de Trabajo decidiera ampliar aún más el alcance de las disposiciones sobre sanciones, podrían reemplazarse las menciones de artículos concretos por "de conformidad con el contrato y la presente Ley".

[18] Se parte del supuesto de que el derecho a reclamar daños y perjuicios por falta de títulos válidos (artículo 52) no se extingue por omisión de la notificación. Véanse el párr. 105 *supra* y su nota.

[19] Técnicamente, la norma es más compleja: la Ley Uniforme prevé un "derecho" a exigir el cumplimiento, pero un tribunal "no estará *obligado* a emitir o ejecutar" una decisión de esta índole salvo de conformidad con sus normas internas. En la práctica, esto significa que el *derecho* al cumplimiento específico no es más amplio que el previsto en el derecho nacional. En algunas circunstancias, la LUCI puede restringir el derecho al cumplimiento específico previsto en las normas del tribunal: a saber, cuando las normas nacionales prevén el cumplimiento específico y la LUCI no.

en que se quiere hacerlo en el artículo 42 de la LUCI mediante la frase "*exigir* del vendedor el cumplimiento". La falta de cualquier mención de esta sanción en una serie de artículos dedicados a las sanciones establecidas en favor del comprador sugeriría que la sanción relativa al cumplimiento específico fue abolida por la Ley Uniforme, resultado que no se preveía.

124. Una cuestión fundamental es la de saber si el Grupo de Trabajo desea seguir la política general del artículo 16 de la LUCI y del artículo VII de la Convención de que las normas de procedimiento del tribunal establecen un límite al derecho al cumplimiento específico. En tal caso, podría examinarse la posibilidad de redactar nuevamente el artículo 42 inspirándose en las siguientes opciones:

Artículo 42
(Variante A)

"1) El comprador puede exigir del vendedor el cumplimiento del contrato si el cumplimiento específico fuera exigido por el tribunal con arreglo a su propia ley respecto de contratos análogos de compraventa no regulados por la Ley Uniforme. [Véanse el artículo 16 de la LUCI y el artículo VII de la Convención de 1964.]

"2) Sin embargo, el comprador no tendrá derecho a exigir la ejecución del contrato por el vendedor si la adquisición por el comprador de bienes que reemplacen a los del contrato resulta conforme a los usos y es razonablemente posible. [Véanse el artículo 25 y el inciso *c*) del párrafo 1 del artículo 42 de la LUCI.]"

125. En la práctica, la variante A *supra*, daría resultados comparables con los que dimanarían de la interacción de varios artículos de la LUCI y del artículo VII de la Convención que constituye su fundamento. Sin embargo, la disposición, en su versión enmendada, es más flexible y más simple que el texto original de la LUCI, que exigía del lector examinar varias minuciosas disposiciones sólo para encontrarse con que los derechos basados en estas disposiciones podían anularse con arreglo a la disposición de la convención fundamental.

126. Si el Grupo de Trabajo opina que no es necesario remitirse a las normas del *tribunal* sobre cumplimiento específico, como hace la LUCI, podría considerarse el siguiente proyecto simplificado:

Artículo 42
(Variante B)

"El comprador puede exigir del vendedor el cumplimiento del contrato, a menos que la adquisición por el comprador de bienes que reemplacen a los del contrato resulte conforme a los usos y sea razonablemente posible. (Véanse el artículo 25 y el inciso *c*) del párrafo 1 del artículo 42 de la LUCI.)"

127. Ha sido difícil encontrar una disposición generalmente aceptable sobre el derecho a exigir el cumplimiento. No obstante, sería fácil exagerar la importancia práctica de este "derecho". El ejercicio de este derecho está sujeto a las demoras resultantes de la acción judicial. Como un vendedor que se resiste a cumplir alegará habitualmente alguna justificación, tal como una controversia sobre la calidad pedida o un incumplimiento del comprador en lo relativo al pago, el comprador rara vez puede esperar una decisión final del tribunal ordinario y los tribunales de apelación — y una eventual ejecución forzada — dentro del plazo que sus necesidades comerciales le imponen. En cambio, satisfará en otra parte sus necesidades; si resultan daños y perjuicios puede reclamar por ellos sin interrumpir su actividad comercial[20]. De aquí que inclusive en los sistemas jurídicos en los que puede teóricamente pedirse el cumplimiento específico en el caso normal, este recurso se invoca raras veces en los litigios. En la práctica, la amenaza de una acción por daños y perjuicios (y la pérdida de la confianza del comprador y otros comerciantes) parecen constituir sanciones más eficaces que la amenaza de una acción para exigir el cumplimiento específico.

Artículo 43 (WG.III, Var. C, versión revisada de los artículos 43 y 44 refundidos de la LUCI (R.3)

"1. Cuando el incumplimiento por el vendedor de las obligaciones que le imponen los artículos 33 (S.7) a 52 (S.14) constituya una transgresión esencial del contrato, el comprador, mediante notificación enviada en breve plazo al vendedor, podrá declarar la [resolución] del contrato.

"2. El vendedor, después de la fecha fijada para la entrega de la cosa, conservará el derecho a entregar cualquier parte o cantidad faltantes, entregar otra cosa que sea conforme al contrato o subsanar cualquier otro incumplimiento de las obligaciones que le imponen los artículos 33 (S.7) a 52 (S.14), pero sólo si la demora en tomar esas disposiciones no constituye una transgresión esencial del contrato [y esas disposiciones no ocasionan al comprador serios inconvenientes ni gastos apreciables].

"3. Aunque el incumplimiento por el vendedor de las obligaciones que le imponen los artículos 33 (S.7) a 52 (S.14) no constituya una transgresión esencial, el comprador podrá conceder al vendedor un plazo complementario de duración razonable para que cumpla dichas obligaciones. Si al vencimiento de este plazo complementario el vendedor no ha cumplido sus obligaciones, el comprador, mediante notificación enviada en breve plazo al vendedor, podrá declarar la resolución del contrato."

Comentario

128. Los artículos 43 y 44 de la LUCI se refieren a este interrogante: ¿en qué circunstancias tiene el comprador derecho a negarse a aceptar (o a conservar) una cosa a causa de su falta de conformidad con lo estipulado en el contrato? El derecho a rechazar la cosa tiene consecuencias jurídicas y prácticas importantes: 1) el comprador no tiene obligación de pagar el precio convenido[21]; 2) los gastos y los riesgos relativos a la nueva colocación de la cosa recaen en el vendedor; 3) la pérdida resultante de una baja en el precio de mercado, que con arreglo al contrato recaería

[20] Obligar a un vendedor en un país extranjero a que cumpla, plantea inclusive mayores dificultades prácticas que cuando las partes están en el mismo país.

[21] Una acción por daños y perjuicios que podría aplicarse a reducir o extinguir la obligación de pagar el precio no depende, por supuesto, del derecho a negarse a aceptar (o conservar) la cosa.

normalmente en el comprador, debe ser soportada por el vendedor[22]. En la LUCI, dichos derechos pueden dimanar del derecho a "declarar la resolución del contrato[23].

129. En su tercer período de sesiones, el Grupo de Trabajo estudió minuciosamente los artículos 43 y 44 de la LUCI. Varios representantes estimaron que estas normas sobre los casos en que el comprador puede negarse a aceptar la cosa eran complejas y difíciles de entender, y que algunas de las disposiciones parecían redundantes e innecesarias (informe sobre el tercer período de sesiones, anexo II, párrs. 99 y 100). Un Grupo de Redacción preparó tres variantes de revisión de estos artículos en cuanto al fondo. El Grupo de Trabajo aplazó el ulterior examen de estos artículos hasta su siguiente período de sesiones. *Id.*, párr. 105. Estos tres proyectos de variantes (designados A, B y C) pueden encontrarse en el informe del Grupo de Trabajo (anexo I, párr. 26).

130. Un importante problema de política, debatido por el Grupo de Trabajo, puede analizarse en el contexto del siguiente ejemplo: se entrega al comprador una máquina grande y costosa en la fecha de entrega fijada en el contrato. Una vez instalada, la máquina no funciona a causa de un defecto en una de sus partes. El vendedor propone reemplazar la parte defectuosa en el plazo de una semana. Si no se reemplaza la parte defectuosa (lo que sólo el vendedor está en situación de hacer) la máquina carece de valor para el comprador. Pero la demora de una semana es de relativamente poca importancia para el comprador. En tales circunstancias, en que el defecto (a falta de reparación) es lo bastante serio como para constituir una "transgresión esencial", pero en que la demora en efectuar la reparación no constituiría una "transgresión esencial", ¿puede el comprador declarar resuelto el contrato?

131. Con arreglo al artículo 43 de la LUCI, la respuesta al interrogante es negativa. El párrafo 1 del artículo 43 de la LUCI dice que el comprador puede declarar resuelto el contrato "si la falta de conformidad *así como la falta de entrega en la fecha prevista* constituyen transgresiones esenciales del contrato". En el caso que antecede, la demora de una semana en entregar una máquina conforme a lo estipulado en el contrato no constituye una transgresión esencial, y de aquí que falte uno de los elementos esenciales para que pueda declararse resuelto el contrato.

132. Se observará que la disposición del artículo 43 de la LUCI citada *supra* se basa en la premisa de que al evaluar la seriedad de una transgresión del vendedor es necesario considerar la situación en conjunto, y que no es posible separar la falta de conformidad de la cosa de la fecha de ejecución. Este mismo principio se ve ilustrado en el párrafo 1 del artículo 44 de la LUCI, que dice que "en casos no previstos en el artículo precedente [43]" (o sea, casos en que *ni* la falta de conformidad de la cosa *ni* la demora constituyen una transgresión esencial) el vendedor, "*después* de la fecha fijada para la entrega de las mercancías, conservará" el derecho a "sanear" el defecto en la cosa. (Esto puede hacerse entregando cualquier parte o cantidad faltantes, entregando otras cosas conformes con el contrato o reparando cualquier defecto de las mercaderías, siempre que esto no cause al comprador "serios inconvenientes o gastos apreciables".)

133. Se observará que el artículo 43 y el párrafo 1 del artículo 44 de la LUCI prevén una evaluación unificada de la seriedad de la transgresión del vendedor, en función tanto de la falta de conformidad de la cosa como de la demora en la ejecución. Este enfoque unificado puede recibir vigoroso apoyo. Es cierto que, como señalaron los representantes, el texto es complejo (informe sobre el tercer período de sesiones, anexo II, párrs. 93 a 94). Sin embargo, la complejidad resulta del hecho de que la LUCI se ocupa en una parte de las sanciones por la demora en la ejecución (artículos 24 y siguientes) y en otra parte de las sanciones por falta de conformidad de la cosa (artículos 41 y siguientes). La duplicación y la minuciosidad de los artículos 43 y, en parte, 44, resultan de la necesidad de establecer un vínculo entre ambos elementos del sistema de sanciones de la LUCI. Mientras haya estructuras de sanciones por separado para los casos de demora en la ejecución y de falta de conformidad de la cosa, dichos vínculos son necesarios. Como ilustra el ejemplo, una decisión realista respecto de la resolución del contrato requiere una consideración unificada de las dos partes de la situación total: la seriedad de la falta de conformidad y el tiempo necesario para subsanarla. Este criterio se refleja en los proyectos de variantes preparados por el Grupo de Redacción[24] y

[22] Se observará que las consecuencias 2) y 3) surgen de la conclusión de que el comprador no tiene obligación de pagar el precio convenido.

[23] La resolución de pleno derecho (es decir, la resolución que surte efectos sin declaración previa) no está prevista en la LUCI en el contexto de la falta de conformidad de la cosa. Respecto de la eliminación de la resolución de pleno derecho en otras partes de la Ley, véase el comentario al artículo 25. El Grupo de Trabajo puso entre corchetes las palabras [la resolución] para señalar que algún otro término, tal como "cancelación", podría ser preferible. Véase el comentario al artículo 25 en el párrafo 38.

En algunos contextos, la LUCI se refiere al derecho del comprador a "rechazar" la entrega. Véanse los artículos 29 de la LUCI (entrega antes de la fecha); artículo 92 (conservación de la cosa). Uno de los problemas planteados por la LUCI es el de saber si el comprador puede a la vez: *a*) rechazar la cosa defectuosa y *b*) exigir al vendedor que le entregue una cosa conforme al contrato. Diversas disposiciones de la LUCI ponen en contraste la "resolución" del contrato con "la exigencia de cumplimiento" del contrato. Véanse los incisos *a*) y *b*) del párr. 1 del artículo 24 de la LUCI; el artículo 25, el párr. 1 del artículo 30; los incisos *a*) y *b*) del párr. 1 del artículo 41; el párr. 2 del artículo 42; el párr. 2 del artículo 44. Dicho contraste es atractivo desde el punto de vista literario, pero plantea dificultades en su aplicación práctica, especialmente porque una decisión respecto del rechazo puede tener que tomarse con prontitud y mucho antes de que el comprador logre determinar si tendrá éxito en obligar al vendedor a cumplir entregando una cosa en sustitución. La mayoría de estos problemas prácticos, si no todos, han sido resueltos en versiones revisadas aprobadas provisionalmente por el Grupo de Trabajo.

[24] Véase el informe sobre el tercer período de sesiones, anexo I, párr. 26. La consideración de tanto el tiempo como la falta de conformidad está explícitamente prevista en la variante B (párrafo 1 del artículo 43 e inciso *a*) del párrafo 2 del artículo 44) y en la variante C (párrafo 2 del artículo 43). El mismo criterio unificado parece implícito en la variante A, al disponer que el comprador podrá declarar la resolución del contrato "si la *entrega*" de la cosa que no sea conforme al contrato equivale a una transgresión esencial de éste. La referencia general a la "entrega" podría interpretarse a grandes rasgos en el sentido de que incluye todos los aspectos de la entrega (es decir, tanto tiempo como calidad) o de que se refiere sólo a la calidad defectuosa de la cosa.

en la versión ligeramente revisada de la variante C que se reprodujo *supra.*

134. En esta nueva versión se refunden las disposiciones de los artículos 43 y 44 de la LUCI. Como se señaló, ambos artículos se ocupan del mismo problema: ¿en qué circunstancias puede el comprador negarse a aceptar (o conservar) la cosa a causa de su falta de conformidad? (es decir, "declarar la resolución del contrato"). El intento de la LUCI de dividir el tratamiento de la cuestión entre dos artículos requería un sistema interno de contrarreferencias y originaba un texto que los miembros del Grupo de Trabajo estimaron demasiado complejo.

135. El primer párrafo del texto que antecede procura enunciar la regla fundamental en términos simples y generales. La referencia al incumplimiento de las obligaciones impuestas en artículos concretos (en lugar de referirse a la falta de conformidad de la cosa) presenta dos dificultades: *a*) las complejas referencias en el artículo 43 de la LUCI a los problemas interconexos del tiempo y de la falta de conformidad; *b*) la consolidación de la disposición sobre transmisión de propiedad (artículo 52) con los artículos sobre defectos de la cosa[25].

136. El segundo párrafo se basa en el párrafo 1 del artículo 44 de la LUCI. También se emplean textos análogos en la variante B (párrafo 1 del artículo 43) y en la variante C (párrafo 2 del artículo 43)[26]. En la parte final del párrafo se exponen dos casos en que el comprador no puede "sanear" una entrega defectuosa después de la fecha de entrega de la cosa. El primero se presenta cuando la demora constituye una transgresión esencial del contrato; requisito especificado en el artículo 43 de la LUCI. El segundo ocurre cuando el "saneamiento" extemporáneo causa al comprador serios inconvenientes o gastos apreciables, requisito especificado en el párrafo 1 del artículo 44 de la LUCI[27]. Probablemente este segundo requisito duplique el primero: si la ejecución extemporánea causa al comprador "serios inconvenientes o gastos apreciables"; puede presumirse que la demora constituiría una "transgresión esencial del contrato"[28]. En consecuencia, la parte final del texto del párrafo 2 del artículo 43 propuesto está entre corchetes. Por otra parte, quizá el Grupo de Trabajo concluya que este segundo requisito debe conservarse para poner aún más de relieve el alcance limitado del "saneamiento" por el vendedor; especialmente en situaciones en que es menester el reemplazo o reparación de la cosa entregada al comprador[29]. Inclusive si se conserva este segundo requisito, se opina que el párrafo 2 de la propuesta es más claro como exposición de las normas que regulan el "saneamiento" de la ejecución defectuosa que las disposiciones distribuidas en el artículo 43 y el párrafo 1 del artículo 44 de la LUCI.

137. El tercer párrafo de la nueva versión propuesta, basado en el párrafo 2 del artículo 44 de la LUCI, preserva, en cuanto al fondo, una de las disposiciones de mayor importancia y éxito de la LUCI: la oportunidad dada a una parte que hace frente a una transgresión del contrato de definir las circunstancias en que la ejecución extemporánea será aceptable. (Este principio del *Nachfrist* (plazo complementario) se empleó también en el párrafo 2 del artículo 27 de la LUCI (fecha) y en el párrafo 2 del artículo 31 (lugar); estas disposiciones fueron refundidas por el Grupo de Trabajo en la nueva versión del párrafo 2 del artículo 26, *supra.*) Este principio se expone en cada una de las tres versiones de variantes de las artículos 43 y 44 y pareció contar con la aprobación del Grupo de Trabajo. La nueva versión propuesta sigue de cerca el texto del párrafo 2 del artículo 44 de la LUCI, a reserva de un ajuste tendiente a aclarar la relación entre esta disposición y las que la preceden, y a reflejar otras decisiones del Grupo de Trabajo[30].

138. Podría examinarse otra modificación del párrafo 3. Se recordará que el artículo 33, después de establecer criterios de conformidad de la cosa con lo estipulado en el contrato, dice, en el párrafo 2: "La diferencia en le cantidad, la falta de una parte de las mercaderías, o la falta de cualquiera característica o calidad no se tomarán en consideración cuando carezcan de importancia". En el comentario al artículo 33 se señaló que esta disposición es de dudoso valor en el caso en que el comprador inicia una acción por cobro de dinero (o reduce el precio) por una suma muy pequeña que corresponde a una leve desviación de lo estipulado en el contrato (por ejemplo, el vendedor prometió entregar 1.000 *bushels* de trigo pero sólo entregó 999). Véase la nota 8 al párrafo 61 *supra.* En cambio, la disposición puede ser útil para evitar que el

[25] Véanse los párrafos 93 a 110, *supra.* En pro de la simplicidad, en la nueva versión se manifiesta que la notificación debe enviarse "en breve plazo", sin agregar que el comprador debe enviar la notificación dentro de un plazo breve "a partir del momento en que . . . ha descubierto o hubiese debido" descubrir los hechos que constituyen incumplimiento por el comprador. Este requisito parece fundarse en cuanto al fondo en la definición de "breve plazo" en el artículo 11 de la LUCI que, en la nueva versión del Grupo de Trabajo requiere actuar en "el plazo más breve posible según las circunstancias". Veáse también el artículo 38 sobre el plazo para examinar.

[26] Por razones señaladas *supra,* en la nota 24, un resultado análogo puede estar implícito en la variante A.

[27] El hecho de que la LUCI dividiera las disposiciones relativas a este problema único entre dos artículos distintos es una de las razones que han dado origen a la crítica de que estas disposiciones son demasiado complejas para aplicarse en la práctica.

[28] El Grupo de Trabajo no ha terminado con la definición de "transgresión esencial" en el artículo 10 de la LUCI. No obstante, parece probable que en cualquier definición concebible una demora en la ejecución que causara serios inconvenientes o gastos apreciables constituiría una transgresión esencial.

[29] Estilísticamente, sería más simple exponer esas restricciones de la manera siguiente ". . . *a menos* que la demora en tomar dichas disposiciones, constituya . . ." etc. Sin embargo las palabras "pero sólo si" podrían ser preferibles para subrayar la importancia de estas restricciones al "saneamiento".

[30] En la nueva versión se omite la referencia a "exigir el cumplimiento del contrato". En lo tocante a las medidas del Grupo de Trabajo, véanse los comentarios a los artículos 25 y 42 *supra.* En cuanto a las dificultades relativas al concepto de reducción del precio como sanción distinta de una acción por daños y perjuicios, véase el informe sobre el tercer período de sesiones, anexo II, párrs. 109 a 115, y el comentario al artículo 46, *infra.* La variante A presentada al Grupo de Trabajo en su tercer período de sesiones (en el párrafo 1 del artículo 44) expone el principio del *Nachfrist* (plazo complementario) en una forma algo más directa y clara que la LUCI. Sin embargo, cabe dudar que la ventaja estilística baste para justificar el abandono del texto de la LUCI. (Se observará que la variante A, como la propuesta que figura *supra,* omite las referencias a "exigir" el cumplimiento y a la reducción del precio.)

comprador declare resuelto el contrato (sanción severa y a veces inútil) cuando el incumplimiento es trivial.

139. Según el párrafo 2 del artículo 44 de la LUCI, y la disposición correspondiente del párrafo 3 de la nueva versión refundida que figura *supra,* si el comprator notifica un *Nachfrist* (plazo complementario), el vendedor debe, al parecer, ejecutar *perfectamente* sus obligaciones dentro del período razonable de tiempo especificado; si la ejecución difiere en cualquier forma del contrato, parecería que el comprador pudiera "declarar la resolución del contrato".

140. Hay sólidas razones en apoyo del procedimiento establecido en el párrafo 2 del artículo 44 (y en el párrafo 3 de la nueva versión consolidada) mediante el cual el comprador puede reemplazar las normas flexibles sobre "transgresión esencial" por una notificación en el que da un nuevo plazo razonable para el cumplimiento. Si embargo, la regla de que sólo el cumplimiento *perfecto* puede evitar la resolución del contrato después de dicha notificación puede ser un tanto demasiado estricta. En la actualidad la disposición arriba mencionada del párrafo 2 del artículo 33 de la LUCI da cierta flexibilidad. No obstante, como se observó, es difícil comprender por qué ha de aplicarse esta disposición a las acciones por daños y perjuicios (o por reducción del precio). Por estas razones, quizá convenga trasladar lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 33, en cuanto a su fondo, a la parte final del párrafo 3 de la consolidación mencionada de los artículos 43 y 44. Si se considerara esto conveniente, podría agregarse lo siguiente a fines del párrafo 3:

"Dicha declaración no puede basarse en una diferencia en la cantidad, la falta de una parte de las mercaderías o cualquier característica o calidad que carezcan de importancia."

Si se hace esto, debe eliminarse, por supuesto, el párrafo 2 del artículo 33 de la LUCI.

141. Un miembro del Grupo de Trabajo ha presentado un estudio relacionado con la necesidad de disposiciones que traten explícitamente de la garantías de ejecución (A/CN.9/WG.2/WP.16/Add.1, anexo I). Las propuestas formuladas en este estudio se examinaron, *supra,* en relación con los artículos 35 y 39. Véanse los párrafos 68 y 87 *supra.* En este estudio se propone también que se reemplace el artículo 43 por el siguiente párrafo:

"En caso de reemplazo o reparación de una cosa defectuosa, o de una parte defectuosa de la cosa, conforme a la garantía mencionada en el párrafo 2 del artículo 35, el plazo de garantía se prorrogará por el tiempo durante el cual la cosa no se haya usado debido al defecto descubierto."

142. En esta propuesta, la frase "conforme a la garantía mencionada en el párrafo 2 del artículo 35" se refiere al nuevo párrafo que se sugirió en el precitado estudio como adición al artículo 35. Esta propuesta se cita y trata en los párrafos 68 a 72 del comentario al artículo 35. Al examinar la propuesta adición al artículo 43, debe tenerse en cuenta la cuestión de si la propuesta, en su presente versión, se relaciona directamente con el derecho del comprador a declarar resuelto el contrato, problema aparentemente fundamental de los artículos 43 y 44. En cambio, el texto propuesto parece relacionarse con la duración del "plazo de garantía", que se especificaría en el contrato de compraventa.

Artículo 45
(LUCI) (R.4)

"1. Cuando el vendedor sólo ha dado una parte de la cosa, o una cantidad insuficiente, o cuando sólo una parte de la cosa dada es conforme al contrato, se aplican las disposiciones de los artículos 43 y 44 en lo que se refiere a la parte o cantidad faltantes, o a las que no estén conformes con el contrato.

"2. Sin embargo, el comprador puede declarar la resolución total del contrato si la violación de efectuar una entrega total y de acuerdo con el contrato constituye una transgresión esencial de éste. (Sin modificaciones.)"

Comentario

143. El Grupo de Trabajo decidió que este artículo de la LUCI se aprobara sin modificaciones (informe sobre el tercer período de sesiones, anexo II, párrs. 107 y 108)

144. Este artículo se ocupa de dos problemas de considerable importancia práctica respecto de los cuales las normas nacionales se contradicen. El primer problema consiste en determinar si el comprador podrá negarse a recibir o conservar una cantidad menor de la totalidad de la cosa especificada en el contrato. En el texto de la LUCI, la cuestión reside en determinar si el comprador podrá "resolver el contrato" en relación solamente con *parte* del mismo[31]. Se responde afirmativamente a esta cuestión en el párrafo 1 del artículo 44. La aplicación más importante de este párrafo ocurre cuando "sólo una parte de la cosa dada es conforme al contrato". En virtud de esta disposición, el comprador puede negarse a recibir (o conservar) la parte de la cosa que no esté conforme el contrato al paso que retiene el resto; su derecho a declarar la resolución del contrato en cuanto a la parte de la cosa que no esté conforme se rige por las reglas generales sobre resolución que figuran en los artículos 43 y 44. (Si el Grupo de Trabajo decide consolidar estos dos artículos, la referencia que aparece en en el párrafo 1 del artículo 45 se modificaría.)

145. El segundo párrafo del artículo 45 se ocupa de la cuestión de si la entrega de sólo parte de la cosa justifica al comprador para declarar que no recibirá la parte faltante[32]. El párrafo 2 indica que el comprador "puede declarar la resolución total del contrato", a reserva de las reglas fundamentales sobre transgresión esencial del contrato[33].

---

[31] En la LUCI, así como en algunos otros sistemas jurídicos, la cuestión se torna confusa por el hecho de que la frecuente acción comercial de negarse a recibir o conservar la cosa defectuosa se describe en términos conceptuales como "resolución del contrato". Este criterio ha llevado a veces a la opinión de que la lógica impide la "resolución" *del* "contrato" solamente para *parte* de la cosa. Desde luego, la "resolución" del contrato por transgresión no "resuelve" el contrato en todo el sentido de la palabra, pues el vendedor sigue siendo responsable de la transgresión del contrato. Véanse los artículos 24 y 41.

[32] La resolución respecto de entregas sucesivas futuras se rige por el artículo 75 de la LUCI.

[33] Véase el artículo 10 de la LUCI.

Artículo 46 (LUCI) (R.5)

"[El comprador que no ha obtenido el cumplimiento del contrato, ni declarado su resolución, puede reducir el precio en la proporción en que el valor que la cosa tenía al momento de la celebración del contrato se hubiera reducido a consecuencia de la falta de conformidad.]"

Comentario

146. En el tercer período de sesiones, los miembros del Grupo de Trabajo observaron que el artículo 46 de la LUCI suscitaba varias dificultades, tanto de fondo como de forma (informe, anexo II, párrs. 109 a 114). El Grupo de Trabajo llegó a la conclusión de que había que aplazar cualquier decisión sobre el artículo 46 y pidió a la Secretaría que presentara un estudio sobre este artículo en el actual período de sesiones. (*Ibid.*, párr. 115.)

147. El primer problema que se plantea al examinar el artículo 46 es la relación entre este artículo y las normas generales de la LUCI sobre pago de daños y perjuicios por transgresión del contrato. El artículo 41 de la LUCI estipula que aun cuando el comprador "reduzca el precio" podrá "*también* exigir el pago de daños y perjuicios previstos en el artículos 82 . . ."[34]. La relación entre estas disposiciones es ciertamente poco clara.

148. Una cuestión preliminar que se plantea es si el artículo 46 proporciona la base para una reclamación afirmativa contra el vendedor. De conformidad con este artículo, "el *comprador* puede *reducir* el precio". La redacción sugiere que el artículo se limita a una deducción por parte del comprador para reducir su obligación en cuanto al precio que *todavía no ha pagado*. Los compradores suelen pagar el precio antes de recibir la cosa. (Una disposición frecuente en los contratos es la que establece que el comprador abra una carta de crédito antes de que el vendedor proceda al envío de la cosa; el vendedor recibe el pago de conformidad con la carta de crédito y contra presentación de determinados documentos, incluso el conocimiento de embarque.) Si el comprador ha pagado por la cosa, ¿podrá acogerse a los beneficios del artículo 46 cuando demande al vendedor para exigir el pago de daños y prejuicios por falta de conformidad de la cosa con el contrato? Como ya hemos visto, la redacción del artículo 46 ("el comprador puede *reducir el precio*") da a entender que el artículo no se aplica a las reclamaciones afirmativas. Esta restricción sería apropiada si el artículo empleara el mismo criterio de medida utilizado para el cobro de daños y perjuicios después del pago del precio. Sin embargo, como veremos, no es así, con el resultado de que habrá importantes diferencias en los derechos de las partes según que el comprador haya pagado o no antes de enterarse de que la cosa es defectuosa o incompleta.

149. El criterio del artículo 46 de la LUCI para medir la pérdida del comprador es el siguiente: se reduce el precio "en la proporción en que el valor que la cosa tenía al momento de la celebración del contrato se hubiera reducido a consecuencia de la falta de conformidad". Este criterio reviste especial importancia cuando el nivel de precios cambia desde el momento en que se celebra el contrato hasta el momento en que se entrega la cosa. Por ejemplo, supongamos que en enero las partes celebran un contrato de compraventa de 1.000 *bushels* de maíz de calidad No. 1 a 1 dólar por *bushel*, y que la cosa debe entregarse en junio. En el momento de la entrega, el precio de mercado del maíz de calidad No. 1 ha aumentado a 2 dólares por *bushel*. El maíz entregado por el vendedor no se atiene al contrato, pues su calidad es solamente No. 3. Con el alto nivel de precios del mes de junio, el maíz de calidad No. 3 se venderá a 1,50 dólares, esto es, el 25% menos del valor del maíz de calidad No. 1. Según el artículo 46, el comprador puede reducir el precio "en la *proporción*" en que el valor de la cosa se hubiera reducido a consecuencia de la falta de conformidad; por consiguiente, se diría que la reducción del precio debería ser del 25% de 1,00 dólar, es decir, 0,25 dólares por *bushel*[35].

150. Los resultados obtenidos mediante la fórmula bastante compleja enunciada en el artículo 46 ¿están de acuerdo con los principios aceptables para medir los daños provocados por la transgresión del contrato? Uno de esos principios es el que estipula que, en cuanto sea factible, la parte perjudicada deberá encontrarse en las mismas condiciones en que habría quedado si se hubiera cumplido el contrato. Presumiblemente este principio se aplicaría a la reclamación de daños y perjuicios prevista en el artículo 82. Tal vez el artículo 46 no concuerde totalmente con dicho principio. En el ejemplo anteriormente citado, si se hubiera entregado el maíz de calidad No. 1, el comprador habría recibido maíz de 2,00 dólares por *bushel*[36]. En lugar de eso, recibió maíz por valor de 1,50 dólares por *bushel* y un derecho a reclamación (o reducción de precios) de 0,25 dólares. Esto sería 0,25 dólares menos que el valor que habría resultado si el contrato se hubiera cumplido plenamente. Sin embargo, el problema más importante es el de establecer pruebas para casos de conflicto a fin de medir la reclamación del comprador.

[34] El párrafo 2 del artículo 41 de la LUCI alude también al pago de daños y perjuicios que puede exigirse de conformidad con los artículos 84 a 87. Estos artículos se refieren al pago de daños y perjuicios cuando se declara la resolución del contrato y, por lo tanto, no son pertinentes en este caso: el artículo 46 estipula expresamente que el comprador no podrá reducir el precio cuando haya declarado la resolución del contrato.

[35] El artículo 46 habla de la proporción "en que el valor que la cosa tenía *al momento de la celebración del contrato* se hubiere reducido" a consecuencia de la falta de conformidad. En la práctica esta fórmula puede resultar algo difícil de aplicar. Normalmente, la falta de conformidad no será conocida por ambas partes en el momento de la celebración del contrato y podrá evaluarse (tal como en el ejemplo mencionado) solamente en el momento de llegar la cosa. El ejemplo se basa en el supuesto (que, desde luego, debería probarse debidamente en los casos concretos) de que si el maíz de calidad No. 3 se vende a un precio inferior en 25% al del maíz de calidad No. 1 al nivel de precios de 2,00 dólares, el mismo descuento porcentual se aplicaría también al nivel de precios de 1,00 dólar.

[36] Desde luego, el comprador se favorece con el aumento de precios, pero ello es inherente a los contratos a precio fijo. La contingencia de ganancia a causa de un aumento de precios queda compensada por la posibilidad de pérdida en caso de un descenso de precios. Cuando existe el riesgo de cambios acusados en los precios, los comerciantes a menudo anulan estas posibilidades de ganancia o pérdida mediante contratos "de cobertura". La responsabilidad según los contratos "de cobertura" hace que sea mucho más importante obtener de la otra parte del contrato de compraventa protección compensatoria para casos de cambios de precios.

151. Los resultados que surgen de la fórmula estipulada en el artículo 46 tampoco parecen estar de acuerdo con otras partes de la LUCI. En el ejemplo ofrecido (partiendo de la base de que entregar trigo de calidad No. 3 constituye una transgresión esencial del contrato) el comprador podría negarse a recibir el maíz, esto es, podría declarar "la resolución del contrato". En este caso, de conformidad con el párrafo 1 del artículo 84 de la LUCI, podría exigir una indemnización de daños y perjuicios "igual a la diferencia entre el precio previsto en el contrato y el precio corriente en la fecha en que el contrato se resuelva". Como la resolución del contrato normalmente se produciría después de la llegada de la cosa (y después de que el precio aumentara a 2,00 dólares por *bushel*), el comprador podría recuperar el "precio corriente" de 2,00 dólares menos el precio establecido en el contrato de 1,00 dólar. Esto concedería al comprador toda la ventaja del aumento del precio, cosa que no ocurriría si se aplicara la fórmula contenida en el artículo 46 de la LUCI. Por consiguiente, a los compradores que se encontraran en situaciones análogas a las del ejemplo les convendría "resolver el contrato" en lugar de aceptar la cosa y reducir el precio (o hacer una reclamación). La "resolución" del contrato suele ser onerosa a causa de los gastos de reenvío y nueva colocación de la cosa. Por lo tanto, no parece prudente establecer un sistema de recursos que fomente dicha "resolución".

152. El análisis que antecede sugiere que en los artículos 46 y 82 no deberían establecerse normas separadas para medir la reclamación del comprador. Si la norma de la "proporción del valor" del artículo 46 se considera correcta, deberá incorporársela al artículo 82 de manera tal que el valor de la reclamación no dependa de la cuestión de si el comprador ya ha pagado el precio, cuestión que no es pertinente[37]. Partiendo del supuesto de que sólo habrá una norma para medir la reclamación del comprador basada en la falta de conformidad de la cosa (esto es, el artículo 82 tal como aparece en la LUCI o en su forma revisada), el artículo 46 podría volver a redactarse de la siguiente manera:

Artículo 46
(Variante A)

"El comprador [tras notificar al vendedor su intención de hacerlo] podrá deducir la totalidad o parte de los daños y perjuicios emergentes de una transgresión del contrato de cualquier parte del precio debido, con arreglo a dicho contrato."

Artículo 47 (LUCI) (R.6)

"Cuando el vendedor de cosas genéricas ha presentado al comprador una cantidad mayor que la prevista en el contrato, el comprador puede rechazar o aceptar la cantidad que exceda de la prevista. Si el comprador la rechaza, el vendedor no puede ser responsable más que de la indemnización de daños y perjuicios prevista en el artículo 82. Si acepta todo, o una parte de la cantidad excedente, debe pagar la cuota parte que le corresponda según el contrato. (Sin modificaciones.)"

Comentario

153. La disposición que antecede es igual a la del artículo 47 de la LUCI, que el Grupo de Trabajo aprobó sin modificaciones (informe sobre el tercer período de sesiones, anexo I, párr. 29).

154. La mención de "cosas genéricas" se refiere a las transacciones en que el cuerpo cierto no se hubiera identificado en el momento de celebrarse el contrato. (Véase la distinción entre ventas de un "cuerpo cierto" y "cosas genéricas" en los incisos *b*) y *c*) del párrafo 1 del artículo 42 de la LUCI. Véase el párrafo 2 del artículo 23 y el artículo 98 de la LUCI.) Así, pues, el artículo 47 parecería aplicable aunque el vendedor, después del contrato, hubiera destinado un cuerpo cierto al contrato (párrafo 3 del artículo 19 y párrafo 2 del artículo 98 de la LUCI); hacer que el artículo fuera inaplicable en situaciones de ese tipo despojaría de gran parte de su importancia a esta disposición. Si esta interpretación es correcta, el artículo tendría sustancialmente el mismo significado, y se eliminaría un espinoso problema de interpretación suprimiendo la referencia a las "cosas genéricas".

155. El artículo 47 se refiere al derecho del comprador a rechazar "la cantidad que exceda de la prevista". Suele no resultar viable rechazar solamente la cantidad que exceda de la prevista, tal como ocurre cuando el vendedor expide un solo conocimiento de embarque que abarca todo el envío a cambio del pago por el envío en su totalidad. En esos casos, presumiblemente la cuestión consistirá en determinar si expedir un solo conocimiento de embarque constituye una transgresión fundamental que justificaría el rechazo ("resolución del contrato") de todo el envío. (Véase el artículo 43 *supra*.)

Artículo 48 (LUCI) (R.7)

"[El comprador puede ejercer los derechos que le confieren los artículos 43 a 46, incluso antes del momento fijado para la entrega, si es evidente que la cosa que sería dada no es conforme al contrato.]"

Comentario

156. En su tercer período de sesiones, el Grupo de Trabajo observó que el artículo 48 de la LUCI guardaba estrecha relación con las disposiciones relativas al incumplimiento previsto que aparecen en los artículos 75 a 77 de la LUCI. Por consiguiente, se decidió aplazar la adopción de medidas sobre el artículo 48 hasta que el Grupo de Trabajo examinara los artículos 75 a 77 (informe sobre el tercer período de sesiones, párrs. 117 a 120).

Medidas adoptadas sobre los artículos 49 a 55

157. A continuación se resumen las medidas adoptadas o propuestas respecto de los restantes artículos del capítulo III:

a) *Artículo 49:* Esta disposición sobre la prescripción de acciones fue eliminada por el Grupo de Trabajo de conformidad con una decisión de la Comisión de las

[37] También es difícil comprender por qué, de conformidad con el artículo 46 de la LUCI, el comprador no tendrá derecho a deducir daños y perjuicios por la falta de conformidad de la cosa con el contrato cuando el comprador haya "obtenido el cumplimiento del contrato por parte del vendedor". Desde luego, el "cumplimiento" no puede referirse al cumplimiento de conformidad con el contrato, pues de esta manera la referencia a la "falta de conformidad" carecería de sentido. Si "cumplimiento" significa entrega de la cosa, la sección también carece de sentido.

Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional. Véase el inciso *b*) del párrafo 102, *supra*.

b) *Artículo 50:* Esta disposición sobre la entrega de documentos ha sido revisada y trasladada al artículo 23. Véanse los párrafos 21 a 26 y 97 *supra*.

c) *Artículo 51:* Estas sanciones separadas sobre la expedición de documentos probablemente se eliminarían si el artículo 50 se trasladara al artículo 23.

d) *Artículo 52:* Esta norma sobre la obligación del vendedor de transmitir la propiedad (S.14) ha sido revisada y colocada antes de las sanciones previstas en el artículo 41 y siguientes. Véanse los párrafos 93 a 101 *supra*.

e) *Artículo 53:* Este artículo es paralelo al artículo 34 que el Grupo de Trabajo decidió que debía eliminarse. Véase el informe sobre el tercer período de sesiones, anexo II, párrs. 56 a 61, y comentario *supra* en los párrafos 62 a 64. Presumiblemente, la decisión del Grupo de Trabajo sobre el artículo 34 se aplicaría también al artículo 53.

f) *Artículo 54:* El contenido del artículo 54 fue trasladado al artículo 21, según quedó redactado en el tercer período de sesiones del Grupo de Trabajo (el párrafo 1 del artículo 54 pasó a ser el párrafo 1 del artículo 21 (primera oración) de la LUCI; el párrafo 2 del artículo 54 pasó a ser el párrafo 2 del artículo 21 de la LUCI).

g) *Artículo* 55: Estas sanciones aplicables al artículo 54 se tornarían innecesarias como resultado de las medidas antes mencionadas en relación con el artículo 54.

Consolidación de las disposiciones sobre las sanciones al alcance del comprador para todos los tipos de incumplimiento del contrato por el vendedor

158. El previo examen de artículos concretos ha requerido un análisis preliminar de las seis series de disposiciones sobre sanciones que figuran en el capítulo III de la LUCI. Véanse los párrafos 93 a 101 *supra*. Como se señaló, el Grupo de Trabajo, en su tercer período de sesiones, refundió las disposiciones separadas sobre sanciones referentes a la fecha y lugar de ejecución (párrs. 27 a 29, *supra*). La medida tomada por el Grupo de Trabajo al trasladar las disposiciones sobre contratos de transporte a las disposiciones conexas sobre entrega (párrs. 17 y 18 *supra*), y las estrechamente vinculadas reordenaciones aquí sugeridas (párrs. 21 a 23, 93 a 101, *supra*), eliminan la necesidad de tres series adicionales de disposiciones sobre sanciones. Como resultado, quedan dos series de disposiciones sobre sanciones: 1) sanciones por incumplimiento de las obligaciones del vendedor concernientes a la entrega (artículos 24 a 27, párrs. 27 a 56, *supra*); 2) sanciones por falta de conformidad de la cosa y falta de transmisión de la propiedad de la cosa (artículos 41 a 46, párrs. 111 a 152, *supra*).

159. Estas consolidaciones han configurado una estructura mucho más unificada y menos compleja que la de la LUCI. Sin embargo, subsisten algunos problemas debido a la dicotomía entre: 1) falta de entrega (incluida la demora) y 2) falta de conformidad.

160. Como se mencionó en el análisis de determinados artículos, ambas esferas se superponen. Así, si el vendedor entrega sólo parte de la cosa, la falta de recepción del resto puede considerarse o bien 1) falta de entrega (o demora) respecto de la cosa (artículos 20 y siguientes, a reserva de las sanciones previstas en los artículos 24 y siguientes) o 2) falta de conformidad en la entrega (artículo 33: "sólo una parte"; "una cantidad . . . menor", a reserva de las sanciones previstas en los artículos 41 y siguientes). El Grupo de Trabajo ha tomado medidas para reducir las divergencias entre ambas series de disposiciones sobre sanciones y se sugieren aquí otras medidas (párrs. 44 a 51, *supra*). Sin embargo, no se han eliminado todas las divergencias; como resultado, todavía pueden surgir litigios de problemas de clasificación. Además, el análisis de los artículos 43 y 44 mostró que tanto los problemas de falta de conformidad de la cosa cuanto de demora en la ejecución (en hacer reparaciones o entregar una cosa en reemplazo) debían enfocarse sobre una base unificada, en función de la situación total a que las partes hacían frente (véanse los párrs. 132 y 133, *supra*).

161. Por estas razones, quizá el Grupo de Trabajo desee examinar la posibilidad de establecer una serie única de disposiciones sobre sanciones, aplicable al incumplimiento del contrato de compraventa por el vendedor. Si se hiciera esto, se expondrían consecutivamente todas las obligaciones sustantivas del vendedor (designadas aquí con las signaturas S.1 a S.14), seguidas de una serie única de disposiciones sobre sanciones.

162. Para facilitar el examen de esta posibilidad, se incluye a continuación un proyecto provisional. El proyecto sigue de cerca el fondo y la forma de la dos series de disposiciones sobre sanciones que examinó el Grupo de Trabajo en su tercer período de sesiones. Para facilitar la consulta, los artículos del proyecto consolidado llevan los mismos números que las disposiciones sobre incumplimiento por falta de conformidad (artículos 41 y siguientes). La relación entre la nueva consolidación y las disposiciones sobre incumplimiento por falta de entrega (artículos 24 y siguientes) se indica mediante referencias que siguen a las disposiciones.

Proyecto provisional de consolidación de las disposiciones sobre sanciones generalmente aplicables al incumplimiento del contrato de compraventa por el vendedor

Artículo 41 (R.1)

"Cuando el vendedor no cumpla *cualquiera de sus obligaciones con arreglo al contrato de compraventa y la presente Ley*, el comprador podrá:

"*a*) Ejercer los derechos previstos en los artículos 42 a 46;

"*b*) Reclamar una indemnización de daños y perjuicios en los casos previstos en el artículo 82 o en los artículos 84 a 87."

Comentario

163. Este proyecto contiene las disposiciones paralelas de los artículos 24 y 41. Se emplea el texto subrayado de modo que ninguna de las obligaciones del vendedor quede excluida de esta serie unificada de disposiciones.

164. El párrafo 3 del artículo 24 de la LUCI dispone que en ningún caso el vendedor podrá obtener de un juez o de un tribunal arbitral un plazo de gracia.

No existe ninguna disposición de esta índole en relación con las sanciones por falta de conformidad (artículos 41 y siguientes), aunque se plantean problemas de demora cuando el vendedor procura "sanear" una entrega que no es conforme al contrato (párr. 1 del artículo 44 de la LUCI). El haber omitido dotar al párrafo 3 del artículo 24 de aplicabilidad general puede ser un descuido. Esta disposición podría o bien incluirse como segundo párrafo del artículo 41 (R.1) *supra*, o bien agregarse al artículo 43. En este proyecto provisional se sugiere esta última opción.

Artículo 42 (R.2)

"1. El comprador puede exigir del vendedor el cumplimiento del contrato si el cumplimiento específico fuera exigido por el tribunal con arreglo a su propia ley respecto de contratos análogos de compraventa no regulados por la Ley Uniforme.

[Véanse el artículo 16 de la LUCI y el artículo VII de la Convención de 1964.]

"[2. Sin embargo, el comprador no tendrá derecho a exigir la ejecución del contrato por el vendedor si la adquisición por el comprador de bienes que reemplacen a los del contrato resulta conforme a los usos y es razonablemente posible. [Véanse el artículo 25 y el inciso *c*) del párr. 1 del artículo 42 de la LUCI]]."

Comentario

165. En el presente informe se examinan textos de variantes respecto del derecho del comprador a exigir el cumplimiento ("cumplimiento específico"). Véanse los párrafos 117 a 127, *supra*. En pro de la simplicidad, sólo se expone aquí una de estas variantes, pero las otras serían igualmente adecuadas para una serie consolidada de sanciones. Por cierto, una norma sobre este tema se aplicaría a; *a*) negativa a entregar la cosa; *b*) demora indefinida en la entrega de la cosa; *c*) entrega de un envío carente de valor: i) en todo o ii) en parte; *d*) entrega de una máquina con una pieza vital que no funciona y por consiguiente requiere reemplazo o reparación.

Artículo 43 (R.3)

"1. Cuando el *incumplimiento por el vendedor de las obligaciones que le imponen el contrato de compraventa y la presente Ley* constituya una transgresión esencial del contrato, el comprador, mediante notificación enviada en breve plazo al vendedor, podrá declarar la resolución del contrato.

"2. El vendedor, después de la fecha fijada para la entrega de la cosa, conservará el derecho a entregar cualquier parte o cantidad faltantes, entregar otra cosa que sea conforme el contrato o subsanar cualquier otro incumplimiento de sus obligaciones, pero sólo si la demora en tomar esas disposiciones no constituye una transgresión esencial del contrato [y esas disposiciones no ocasionan al comprador serios inconvenientes o gastos apreciables].

"3. Aunque el *incumplimiento por el vendedor de las obligaciones que le imponen el contrato de compraventa y la presente Ley* no constituya una transgresión esencial, el comprador podrá conceder al vendedor un plazo complementario de duración razonable para que cumpla dichas obligaciones. Si al vencimiento de este plazo complementario el vendedor no ha cumplido sus obligaciones, el comprador, mediante notificación enviada en breve plazo al vendedor, podrá declarar la resolución del contrato.

"4. En ningún caso el vendedor podrá obtener de un juez o de un tribunal arbitral un plazo de gracia."

Comentario

166. Los primeros tres párrafos de la disposición que antecede se basan en la versión revisada de los artículos 43 y 44 de la LUCI tratada en los párrafos 128 a 142 *supra*.

167. El primer párrafo, relativo a la resolución del contrato por transgresión esencial, repite en cuanto el fondo el párrafo 1 de la versión revisada que antecede de los artículos 43 y 44 de la LUCI y la disposición comparable del párrafo 1 del artículo 25 sobre falta de entrega. Véanse los párrafos 34 a 35, *supra*. Véase también el párrafo 1 del artículo 26 de la LUCI (fecha); el párrafo 1 del artículo 30 (lugar); el artículo 43 (fecha y falta de conformidad); el párrafo 3 del artículo 52 (propiedad); el inciso *a*) del párrafo 1 del artículo 55 (generalidades).

168. Como se indicó en relación con la versión revisada de los artículos 43 y 44 de la LUCI (párrafos 130 a 136, *supra*), el segundo párrafo se basa en el artículo 43 de la LUCI. Esta disposición de la LUCI ilustra la ineludible interacción de los problemas del momento de la entrega y de la falta de conformidad de la cosa, y constituye un ejemplo de la utilidad de refundir las disposiciones sobre sanciones aplicables a esos problemas.

169. El tercer párrafo consolida el importante principio del *Nachfrist* (plazo complementario), que disminuye la incertidumbre respecto del derecho del comprador a declarar la resolución del contrato y que figura en la LUCI en el párrafo 2 del artículo 27 (fecha), el párrafo 2 del artículo 31 (lugar) y el párrafo 2 del artículo 44 (saneamiento de la entrega defectuosa). Véase el párrafo 137, *supra*.

170. El cuarto párrafo es idéntico al párrafo 3) del artículo 24 de la LUCI (fecha y lugar). Como se señaló anteriormente en el párrafo 162, el probable objetivo de la LUCI era evitar en forma general que se recurriera a los tribunales para obtener plazos de gracia; el alcance más limitado del párrafo 3) del artículo 24 de la LUCI parece haber sido un resultado accidental de la fragmentación de las disposiciones de la LUCI sobre sanciones.

Artículo 44 (R.4)

"Si el vendedor no cumple alguna de las obligaciones que le imponen el contrato de compraventa y la presente Ley y el comprador solicita del vendedor la ejecución de dicha obligación, el comprador no podrá declarar el contrato [resuelto] antes de la expiración del plazo indicado en la solicitud o, si no se indica ninguno, en un plazo razonable, a menos que el vendedor se niegue a hacer la entrega dentro de ese plazo."

Comentario

171. La disposición que antecede sigue de cerca el párrafo 4 del artículo 25 en la versión preparada por el Grupo de Trabajo en su tercer período de sesiones. Véanse los párrafos 34 a 42, *supra*. Esta nueva versión aclara disposiciones análogas del párrafo 4) del artículo 26 de la LUCI. En la estructura existente, la disposición se aplicaría solamente al incumplimiento del vendedor respecto de la fecha y del lugar de ejecución; no obstante, la disposición parecería tener igual o mayor valor si se aplicara a las peticiones del comprador de que se le entregue una cantidad faltante de un envío que no sea conforme o de que se repare o reemplace la cosa defectuosa. Véase el párrafo 2) del artículo 42 de la LUCI. La disposición general que antecede evitaría semejante laguna en la estructura de sanciones.

Artículo 45 (R.5)

"1. Cuando el vendedor sólo ha dado una parte de la cosa, o una cantidad insuficiente, o cuando sólo una parte de la cosa dada es conforme al contrato, se aplican las disposiciones de los artículos 43 y 44 en lo que se refiere a la parte o cantidad faltantes, o a las que no estén conformes con el contrato.

"2. Sin embargo, el comprador puede declarar la resolución total del contrato si la violación de efectuar una entrega total y de acuerdo con el contrato constituye una transgresión esencial de éste."

Comentario

172. El artículo que antecede es idéntico a la importante disposición del artículo 45 de la LUCI, que el Grupo de Trabajo decidió aprobar sin cambios. Véanse los párrafos 143 a 145, *supra*. La ubicación de esta disposición en una serie unificada de disposiciones sobre sanciones evita el peligro de una laguna que resultaría si se tratara una demora indefinida respecto de la entrega de parte de la cosa como si fuera un problema regulado por las disposiciones sobre sanciones relativas a la fecha y el lugar (artículos 24 y siguientes), pues estos artículos carecen de una disposición como la del artículo 45.

173. Las contrarreferencias en el artículo 45 de la LUCI a los artículos 43 y 44 se referían a disposiciones actualmente refundidas en el artículo 43. Sin embargo, puede no ser necesario alterar esta contrarreferencia, pues el artículo 44, *supra* (basado en el párrafo 4 del artículo 25 del nuevo texto del Grupo de Trabajo) también debería tenerse en cuenta en relación con el artículo 45.

Artículo 46 (R.6)

"El comprador [tras notificar al vendedor su intención de hacerlo] podrá deducir la totalidad o parte de los daños y perjuicios emergentes de una transgresión del contrato de cualquier parte del precio debido, con arreglo a dicho contrato."

Comentario

174. Las razones que motivaron esta revisión del artículo 46 de la LUCI se expusieron en los párrafos 146 a 152, *supra*. Ninguna disposición de esta índole figura entre las sanciones aplicables al incumplimiento respecto de la fecha y el lugar (artículos 24 y siguientes). Esto es al parecer otra consecuencia accidental del establecimiento de disposiciones separadas sobre sanciones: si la demora en la entrega ha causado perjuicios al comprador, no sería realista esperar que el comprador enviara el precio total, y luego iniciara una acción de daños y perjuicios por la demora.

Artículo 47 (R.7)

"Cuando el vendedor de cosas [genéricas] ha presentado al comprador una cantidad mayor que la prevista en el contrato, el comprador puede rechazar o aceptar la cantidad que exceda de la prevista. Si el comprador la rechaza, el vendedor no puede ser responsable más que de la indemnización de daños y perjuicios prevista en el artículo 82. Si acepta todo, o una parte de la cantidad excedente, debe pagar la cuota parte que le corresponda según el contrato."

Comentario

175. Como se señaló (párr. 152 *supra*) la disposición que antecede es idéntica al artículo 47 de la LUCI, aprobado por el Grupo de Trabajo. Su inclusión en una serie consolidada de disposiciones sobre sanciones no parece plantear ningún problema.

Artículo 48

[176. Como se señaló, el Grupo de Trabajo aplazó la adopción de medidas relativas al artículo 48 de la LUCI hasta que examinase las disposiciones conexas sobre incumplimiento por anticipado en los artículos 75 a 77 de la LUCI. Si se decide conservar una disposición separada como el artículo 48 de la LUCI, su inclusión en una serie consolidada de sanciones evitaría una laguna en la ley. No hay ninguna disposición comparable en las sanciones para el incumplimiento respecto de la fecha o el lugar; tener conocimiento de antemano de una seria demora en la entrega podría representar un problema para el comprador que equivaldría a saber con antelación que algunas o todas las mercancías faltarían o no se conformarían al contrato.]

Resumen de las razones que llevan a unificar las disposiciones de la LUCI sobre sanciones

177. Las razones para establecer una serie unificada de disposiciones sobre sanciones pueden resumirse brevemente así:

a) Una estructura unificada colma algunas lagunas accidentales en el sistema de sanciones en favor del comprador para el caso de incumplimiento del contrato por el vendedor (véanse, por ejemplo, los párrafos 164, 170, 171, 172, 174 y 176 *supra*).

b) La unificación de disposiciones sobre sanciones elimina la necesidad de contrarreferencias legales complejas cuando (por ejemplo) hay una ineludible interacción entre problemas relativos al momento de ejecución y a la calidad de la ejecución. (Véanse, por ejemplo, los párrafos 132 a 133 y 160 *supra*). Como resultado, las disposiciones unificadas constituyen un texto más sencillo y claro.

c) Todas las disposiciones de fondo relativas a lo que el vendedor *debe hacer* pueden ubicarse juntas. (Estas comprenden catorce artículos: S.1 a S.14). En

la LUCI, cinco series de disposiciones sobre sanciones, complejas e innecesarias, interrumpen la presentación de los deberes del vendedor. Una presentación unificada de estos deberes de fondo hace más fácil para los comerciantes comprender — y cumplir — sus obligaciones.

d) Cinco series de disposiciones sobre sanciones resultan innecesarias. Como resultado, el capítulo III no sólo se simplifica sino que también se reduce su extensión en más de una quinta parte. La extensión y complejidad de la LUCI han sido objeto de muchas observaciones. Si se atendiera a estas críticas, se facilitaría la adopción de la Ley Uniforme por un mayor número de países.

3. *Informe del Grupo de Trabajo sobre la Compraventa Internacional de Mercaderías relativo a la marcha de los trabajos de su cuarto período de sesiones (Nueva York, 22 de enero a 2 de febrero de 1973) (A/EN.9/75)**

INDICE

	Párrafos
INTRODUCCIÓN	1–11
I. CONTINUACIÓN DEL EXAMEN DE LOS ARTÍCULOS 18 A 55 DE LA LUCI	12–149
Artículo 18	15
Artículo 19	16–21
Artículo 20	22–29
Artículo 21	30
Artículo 22	31–33
Artículo 23	34–35
Artículos 24 a 32	36
Artículo 33	37–44
Artículo 34	45
Artículo 35	46–53
Artículo 36	54
Artículo 37	55
Artículo 38	56–63
Artículo 39	64–77
Artículo 40	78–82
Artículo 41	83–86
Artículo 42	87–97
Artículos 43 y 44	98–114
Artículo 45	115–117
Artículo 46	118–126
Artículo 47	127–130
Artículo 48	131–134
Artículo 49	135
Artículo 50	136
Artículo 51	137
Artículo 52	138–145
Artículo 53	146–147
Artículo 54	148
Artículo 55	149
II. EXAMEN DE LOS ARTÍCULOS 56 A 70 DE LA LUCI	150–178
Artículo 56	150
Artículo 57	151–164
Artículo 58	165–171
Artículo 59	172–177
Artículos 60 a 70	178
III. LABOR FUTURA	179–183

ANEXOS

	Página
I. TEXTO REVISADO DE LOS ARTÍCULOS 18 A 70 DE LA LEY UNIFORME	77
II. INFORME DEL SECRETARIO GENERAL SOBRE OBLIGACIONES DEL VENDEDOR EN LA COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERÍAS: CONSOLIDACIÓN DE LA LABOR REALIZADA POR EL GRUPO DE TRABAJO Y SOLUCIONES QUE SE SUGIEREN PARA LOS PROBLEMAS POR RESOLVER	81

INTRODUCCIÓN

1. El Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías fue establecido por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional en su segundo período de sesiones, celebrado en 1969. El Grupo de Trabajo se compone de los siguientes 14 miembros de la Comisión: Austria, el Brasil, los Estados Unidos de América, Francia, Ghana, Hungría, la India, Irán, el Japón, Kenia, México, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Túnez y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

2. Las atribuciones del Grupo de Trabajo se indican en el párrafo 38 del informe de la Comisión sobre su segundo período de sesiones[1].

3. En su cuarto período de sesiones la Comisión decidió, entre otras cosas, que "hasta que se termine el nuevo texto de una ley uniforme o el texto revisado de la LUCI, el Grupo de Trabajo presente un informe sobre la marcha de sus trabajos a la Comisión, en cada período de sesiones de ésta...".

4. El Grupo de Trabajo celebró su cuarto período de sesiones en la Sede de las Naciones Unidas, en Nueva York, del 22 de enero al 2 de febrero de 1973. Estuvieron representados todos los miembros del Grupo de Trabajo excepto Kenia y Túnez.

5. También asistieron al período de sesiones observadores de Australia, Noruega, Rumania y las siguientes organizaciones internacionales: la Conferencia de La Haya sobre Derecho Internacional Privado y la Cámara de Comercio Internacional (CCI).

6. Se presentaron al Grupo de Trabajo los siguientes documentos:

a) Programa provisional (A/CN.9/WG.2/R.1).

* 20 de febrero de 1973.

[1] Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su segundo período de sesiones (1969), *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo cuarto período de sesiones, Suplemento No. 18* (A/7618), Anuario de la CNUDMI, vol. I: 1968–1970, segunda parte, II, A.

b) Análisis de las observaciones y propuestas de los gobiernos sobre los artículos 56 a 70 de la LUCI: Nota del Secretario General (A/CN.9/WG.2/WP.15*).

c) Texto de las observaciones y propuestas de los representantes de miembros del Grupo de Trabajo sobre los artículos 56 a 70 de la LUCI (A/CN.9/WG.2/WP.15/Add.1).

d) Obligaciones del vendedor en la compraventa internacional de mercaderías: Consolidación de la labor realizada por el Grupo de Trabajo y soluciones que se sugieren para los problemas por resolver: Informe del Secretario General (A/CN.9/WG.2/WP.16**).

e) Texto de las estudios y propuestas de los representantes de la URSS, el Japón y Austria sobre ciertas obligaciones del vendedor (A/CN.9/WG.2/WP.16/Add.1).

f) Observaciones del representante de Hungría sobre los artículos 24 a 32 de la LUCI (A/CN.9/WG.2/WP.16/Add.2).

g) Enmiendas presentadas por el observador de Noruega para la revisión del capítulo III de la LUCI (A/CN.9/WG.2/IV/CRP.1).

h) Enmiendas propuestas por el observador de Noruega para la revisión del capítulo IV de la LUCI (A/CN.9/WG.2/IV/CRP.2).

7. El período de sesiones del Grupo de Trabajo fue abierto por el Asesor Jurídico de la Naciones Unidas.

8. El Grupo de Trabajo aprobó el siguiente programa:

1) Elección de la Mesa.

2) Aprobación del programa.

3) Continuación del examen de los artículos 18 a 55 de la LUCI.

4) Examen de los artículos 56 a 70 de la LUCI.

5) Labor futura.

6) Aprobación del informe.

9. En su primera sesión, celebrada el 22 de enero de 1973, el Grupo de Trabajo eligió, por aclamación, la siguiente Mesa:

Presidente: Prof. Jorge Barrera-Graf (México).

Relator: Dr. Roland Loewe (Austria).

10. En el curso de sus deliberaciones, el Grupo de Trabajo estableció grupos de redacción, a los que se asignaron diversos artículos.

11. En el anexo I de este informe figura el texto de los artículos 18 a 70 aprobados o dejados para ser examinados más adelante.

I. Continuación del examen de los artículos 18 a 55 de la LUCI

12. En su tercer período de sesiones, el Grupo de Trabajo decidió que en el presente período de sesiones "continuaría examinando los artículos previstos en el programa del [tercer] período de sesiones respecto de los cuales no se había adoptado una decisión definitiva...". En ese período de sesiones, el Grupo de Trabajo tenía en su programa los artículos 1 a 55 de la LUCI.

13. Sin embargo, al pronunciarse sobre el programa, el Grupo de Trabajo acordó que en el actual período de sesiones no estudiaría los artículos 1 a 17, sino que proseguiría su examen de los artículos 18 a 55. El Grupo de Trabajo utilizó como base de trabajo el informe del Secretario General, contenido en el documento A/CN.9/WG.2/WP.16, que aparece como anexo al presente informe***.

14. En el presente informe sobre la marcha de los trabajos se indican, en los párrafos 15 a 149, las principales opiniones expresadas sobre cada uno de los artículos indicados y las decisiones tomadas al respecto.

Artículo 18

15. El Grupo de Trabajo decidió aprobar, con pequeños cambios de redacción, el texto preparado en su tercer período de sesiones. El texto aprobado dice así:

> "El vendedor entregará las mercaderías, remitirá cualesquiera documentos relacionados con ellas y transmitirá la propiedad de dichas mercaderías en las condiciones requeridas en el contrato y en la presente Ley."

Artículo 19

16. El texto de este artículo, según la redacción provisional hecha en el tercer período de sesiones del Grupo de Trabajo, es el siguiente:

> "La entrega consiste en la realización por el vendedor de todos los actos necesarios para que el comprador pueda entrar en posesión de la cosa."

17. Algunos representantes opinaron que este artículo era superfluo, pues los actos que el vendedor debía realizar a fin de entregar la cosa en la forma establecida en el artículo 18 se enunciaban en los artículos 20 a 23.

18. También se señaló que el texto citado contradecía el artículo 20; según el artículo 19, la entrega consistía en la realizacion por el vendedor de *todos los actos* necesarios para que el comprador entrara en posesión de la cosa, mientras que según el artículo 20 la entrega consistía en dar la cosa al porteador o ponerla a disposición del comprador. Esta contradicción creaba incertidumbre con respecto a cuándo podía considerarse que la entrega se ha efectuado.

19. Un observador opinó que la definición de entrega contenida en el artículo 19 conduciría al resultado indeseable de que la entrega se consideraría efectuada sólo cuando el vendedor hubiera enviado al comprador los documentos necesarios para que éste pudiera entrar en posesión de la cosa, aunque el vendedor ya hubiera dado la cosa al porteador.

20. El Grupo de Trabajo remitió el texto del artículo 19 al Grupo de Redacción I, compuesto por los representantes de Austria y Hungría y el observador de la CCI, para que lo examinaran a la luz de los comentarios indicados.

21. Por recomendación de este Grupo de Redacción, el Grupo de Trabajo *decidió* suprimir el artículo 19.

---

* Reproducido en el presente volumen, Segunda parte, I, A, 1 *supra*.

** Reproducido en el presente volumen, Segunda parte, I, A, 2 *supra*.

*** *Ibid.*

Artículo 20

22. El Grupo de Trabajo examinó este artículo teniendo en cuenta el texto aprobado provisionalmente en su tercer período de sesiones, que dice así:

"1. [La entrega se efectuará:

"*a*) Cuando el contrato de compraventa implique el transporte de la cosa y no se haya convenido otro lugar de entrega, haciendo entrega de la cosa al porteador para que la transmita al comprador;

"*b*) Cuando, en los casos no comprendidos en el apartado precedente, el contrato verse sobre una cosa cierta o sobre una cosa genérica que ha de extraerse de una masa determinada que debe ser manufacturada o producida y las partes tenían conocimiento en el momento de la celebración del contrato del lugar particular en que la cosa se encontraba o en que iba a ser manufacturada o producida, poniendo la cosa a disposición del comprador en ese lugar;

"*c*) En todos los demás casos, poniendo la cosa a disposición del comprador en el lugar donde el vendedor tenga, en el momento de la celebración del contrato, su establecimiento o, a falta de éste, su residencia habitual.]"

23. Varios representantes sugirieron que se suprimieran las palabras "...y no se haya convenido otro lugar de entrega..." en el inciso *a*), puesto que, según la disposición general del artículo 5, el acuerdo de las partes siempre prevalecía sobre las disposiciones de la Ley.

24. Un observador objetó la propuesta anterior aduciendo que, sin tales palabras, la interpretación de las condiciones de entrega no definidas empleadas en el contrato se haría incierta y sugirió, para hacer más clara la disposición del inciso *a*), que se insertaran, después de la palabra "lugar", las palabras "o condición".

25. También se sugirió que en el inciso *a*), "el porteador" se reemplazara por "el primer porteador", en vista de que en muchos casos, y especialmente en casos de transporte combinado, varios porteadores participaban en el transporte.

26. El Grupo de Trabajo pidió al Grupo de Redacción I, al cual se había remitido el artículo 19 (véase el párrafo 20 *supra*), que examinara si la supresión del artículo requeriría cambios en la redacción del artículo 20.

27. Teniendo en cuenta estas observaciones y las recomendaciones del Grupo de Redacción I, el Grupo de Trabajo *decidió:*

a) Suprimir las palabras "... y no se haya convenido otro lugar de entrega..." en el inciso *a*);

b) Insertar, en el inciso *b*), después de las palabras "masa determinada", la palabra "o", que se omitió en el texto original por error.

28. El Grupo de Trabajo no consideró necesario reemplazar "el porteador" por "el primer porteador" en el inciso *a*), puesto que el vendedor siempre entrega la cosa al primer porteador.

29. El texto del artículo 20, en su forma aprobada, dice así:

"1. [La entrega se efectuará:

"*a*) Cuando el contrato de compraventa implique el transporte de la cosa y no se haya convenido otro lugar de entrega, haciendo entrega de la cosa al porteador para que la transmita al comprador;

"*b*) Cuando, en los casos no comprendidos en el apartado precedente, el contrato verse sobre una cosa cierta o sobre una cosa genérica que ha de extraerse de una masa determinada que debe ser manufacturada o producida y las partes tenían conocimiento en el momento de la celebración del contrato del lugar particular en que la cosa se encontraba o en que iba a ser manufacturada o producida, poniendo la cosa a disposición del comprador en ese lugar;

"*c*) En todos los demás casos, poniendo la cosa a disposición del comprador en el lugar donde el vendedor tenga, en el momento de la celebración del contrato, su establecimiento o, a falta de éste, su residencia habitual.]"

Artículo 21

30. No habiéndose hecho observaciones con respecto a este artículo, el Grupo de Trabajo aprobó el texto preparado en su tercer período de sesiones. El texto aprobado dice así:

"*Artículo 21*

"1. Si el vendedor debe entregar la cosa a un porteador, celebrará, de la manera acostumbrada y según las condiciones usuales, los contratos que sean necesarios para el transporte de la cosa hasta el lugar señalado. Cuando la cosa no esté claramente marcada con una dirección ni de otro modo manifiestamente asignada al contrato, el vendedor enviará al comprador un aviso de expedición y, en caso necesario, algún otro documento en que se especifique la cosa.

"2. Si el vendedor no está obligado a concertar un seguro de transporte, debe proveer al comprador, a requerimiento de éste, de toda la información que sea necesaria para la celebración de tal seguro."

Artículo 22

31. El texto de este artículo preparado en el tercer período de sesiones del Grupo de Trabajo dice así:

"*Artículo 22*

"El vendedor [entregará la cosa, o la pondrá a disposición del comprador]:

"*a*) Cuando se haya fijado una fecha o pueda determinarse ésta con arreglo al acuerdo de las partes o a los usos, en la respectiva fecha;

"*b*) Cuando se haya fijado o pueda determinarse un plazo (por ejemplo, un determinado mes o una determinada estación) con arreglo a lo convenido por las partes o a los usos, dentro de dicho plazo en una fecha determinada por el vendedor a menos que las circunstancias indiquen que corresponde al comprador determinar la fecha;

"*c*) En cualquier otro caso, dentro de un plazo razonable posterior a la celebración del contrato."

32. Se estimó que el inciso *a*) de este artículo era superfluo, puesto que según la regla general, el acuerdo de las partes prevalecía sobre las disposiciones de la

Ley. Pero también se opinó que, aunque la disposición del inciso *a*) era, estrictamente hablando, innecesaria, su inclusión sería sin embargo útil en el contexto de este artículo.

33. El Grupo de Trabajo *decidió* reemplazar las palabras que figuran entre corchetes al comienzo del artículo por las palabras "entregará la cosa" y aprobar el artículo con esta modificación. El texto aprobado dice así:

"El vendedor entregará la cosa:

"*a*) Cuando se haya fijado una fecha o pueda determinarse ésta con arreglo al acuerdo de las partes o a los usos, en la respectiva fecha;

"*b*) Cuando se haya fijado o pueda determinarse un plazo (por ejemplo, un determinado mes o una determinada estación) con arreglo a lo convenido por las partes o a los usos, dentro de dicho plazo en una fecha determinada por el vendedor a menos que las circunstancias indiquen que corresponde al comprador determinar la fecha;

"*c*) En cualquier otro caso, dentro de un plazo razonable posterior a la celebración del contrato."

Artículo 23

34. En el informe del Secretario General se sugirió que el texto del artículo 50 de la LUCI referente a la entrega de documentos, tal como había sido revisado en un estudio del representante del Japón (véase A/CN.9/WG.2/WP.16/Add.1), se incluyese en la Ley como artículo 23 inmediatamente después de los artículos relativos a la entrega de la cosa (véanse los párrs. 21 a 26 del anexo II).

35. El Grupo de Trabajo decidió aprobar el texto propuesto conforme a la sugerencia mencionada. El texto dice lo siguiente:

"Cuando el contrato o los usos obliguen al vendedor a entregar documentos relativos a la cosa vendida, deberá entregar dichos documentos en el momento y lugar fijados en el contrato o establecidos por los usos."

Artículos 24 a 32

36. El Grupo de Trabajo decidió incorporar estos artículos en un solo grupo unificado de artículos relativos a los recursos por las razones mencionadas en los párrs. 78 a 82 de este informe.

Artículo 33

37. El texto de este artículo, tal como había sido redactado por el Grupo de Trabajo en su tercer período de sesiones, dice lo siguiente:

"*Artículo 33*

"1. [El vendedor entregará la cosa conforme a la cantidad y calidad y la designación expresamente previstas en el contrato, y envasada o embalada de la manera expresamente prevista en el contrato.]

"1 *bis*. [Salvo que las estipulaciones o circunstancias del contrato indiquen algo distinto, el vendedor entregará la cosa.

"*a*) Que se preste a las finalidades para las cuales normalmente se utilizaría la designada de la misma manera en el contrato;

"*b*) Que se preste a la finalidad particular que expresa o implícitamente se haya hecho saber al vendedor;

"*c*) Que posea las cualidades de una muestra o un modelo que el vendedor haya entregado o enviado al comprador;

"*d*) Que esté envasada o embalada de la manera acostumbrada para tal cosa.]

"2. La diferencia en la cantidad, la falta de una parte de la cosa o la falta de cualquier cualidad o característica no se tomarán en consideración cuando carezcan claramente de importancia."

38. Algunos representantes sugirieron que el párrafo 2 de este artículo se colocara en otro lugar adecuado en uno de los artículos referentes a los recursos del comprador. Un representante opinó que el párrafo debía mantenerse en el lugar que ocupa ahora en el artículo 33. Pero varios otros representantes estimaron que ese párrafo era superfluo y debía suprimirse.

39. Un representante sugirió que se incluyera en el párrafo 1 *bis* de este artículo una disposición relativa a la conformidad de la cosa con los folletos, catálogos y publicaciones distribuidos por el vendedor.

40. Se expresaron diferentes opiniones sobre si debían cumplirse todos los requisitos enumerados en el párrafo 1 *bis* o sólo uno de ellos. La mayoría de los representantes opinó, sin embargo, que debían cumplirse todos.

41. Un representante señaló que el inciso 1 *bis b*) no determinaba el momento en que se debía hacer saber al vendedor la finalidad particular para la que debía servir la cosa. Se sugirió también que esta cláusula se aplicara únicamente cuando el comprador hubiese confiado en el conocimiento especializado del vendedor.

42. Varios representantes sugirieron, en vista de que el artículo 36 establecía una excepción a las garantías implícitas contenidas en el artículo 33, el artículo 36 debía incorporarse al artículo 33.

43. El Grupo de Trabajo decidió suprimir el párrafo 2 del artículo 33. El Grupo de Trabajo instituyó también un Grupo de Redacción (VI) integrado por el representante de Austria y los observadores de Noruega y de la Conferencia de La Haya para que preparara, teniendo en cuenta las observaciones precedentes, un texto revisado del artículo 33 en el que se incorporaran las disposiciones del artículo 36.

44. Después de examinar el texto propuesto por el Grupo de Redacción y la variante presentada por un representante, el Grupo de Trabajo aprobó el siguiente texto para el artículo 33:

"1. El vendedor entregará mercaderías conforme a la cantidad y calidad y la designación previstas en el contrato, y envasadas o embaladas de la manera prevista en éste y que, cuando no haya incompatibilidad con el contrato,

"*a*) Se presten a las finalidades para las cuales normalmente se utilizarían las mercancías designadas de la misma manera;

"*b*) Se presten a la finalidad particular que expresa o implícitamente se haya hecho saber al vendedor en el momento de la celebración del contrato, salvo cuando de las circunstancias se desprenda que el comprador no confió, o que no era razonable que confiara, en la habilidad y el juicio del vendedor;

"*c*) Posean las cualidades de una muestra o modelo que el vendedor haya presentado al comprador;

"*d*) Estén envasadas o embaladas de la manera acostumbrada para tales mercancías."

"2. El vendedor no será responsable en virtud de los incisos *a*) a *d*) del párrafo precedente por ningún defecto de las mercancías, si en el momento de la celebración del contrato el comprador conocía, o no podía desconocer, tal defecto."

Artículo 34

45. No fue necesario adoptar ninguna medida con respecto a este artículo, pues en su tercer período de sesiones el Grupo de Trabajo había decidido suprimirlo.

Artículo 35

46. El Grupo de Trabajo examinó este artículo sobre la base del texto preparado en su tercer período de sesiones. El texto dice lo siguiente:

"1. La conformidad con el contrato se determinará de acuerdo con el estado de la cosa en el momento de la transmisión de los riesgos. [No obstante, si a consecuencia de una declaración de resolución o de una petición de sustitución de la cosa, la transmisión de los riesgos no se produce, la conformidad se determinará según el estado de la cosa en el momento en que los riesgos se hubieran transmitido, si la cosa hubiera sido conforme al contrato.]

"2. [El vendedor será responsable de las consecuencias de cualquier falta de conformidad aun cuando sobrevenga después del momento señalado en el párrafo 1 del presente artículo.]"

47. El Grupo de Trabajo tuvo ante sí dos propuestas relativas al párrafo 2 de este artículo. Con arreglo a una de ellas, el párrafo 2 se reemplazaría por el texto que figura en el párrafo 68 del anexo II a este informe a fin de prever la responsabilidad del vendedor por el incumplimiento de la garantía respecto a la cosa. De conformidad con la segunda propuesta (A/CN.9/WG.2/IV/CRP.1), el párrafo 2 se incorporaría en el párrafo 1, y el segundo párrafo de este artículo sería el texto original del párrafo 2 del artículo 35, según el cual el vendedor es responsable de las consecuencias de toda falta de conformidad sobrevenida después del momento de la transmisión del riesgo, si esta falta tiene por causa un hecho del vendedor.

48. Varios representantes expresaron la opinión de que no resultaba claro si el párrafo 2 del texto reproducido en el párrafo 46 *supra* tenía como fin hacer responsable al vendedor por la pérdida consiguiente sufrida por el comprador o por los vicios ocultos. Se señaló que la cuestión de la pérdida consiguiente se regía por los artículos relativos a los daños y que el problema de los vicios ocultos se trataba en el artículo 39.

49. Algunos representantes expresaron dudas sobre si era necesario que la ley previese la responsabilidad del vendedor con respecto a un incumplimiento de la garantía, ya que esa responsabilidad se desprendería en todos los casos de una disposición expresa del contrato.

50. Varios representantes se opusieron a que se incluyera el texto original del párrafo 2 del artículo 35 de la LUCI por entender que la falta de conformidad a que se hace referencia en ese párrafo puede surgir también del incumplimiento de una obligación no contractual del vendedor.

51. El Grupo de Trabajo remitió el artículo a un Grupo de Redacción (III), formado por los representantes de Hungría, el Japón, el Reino Unido y la URSS.

52. Por recomendación del Grupo de Redacción, el Grupo de Trabajo aprobó el siguiente texto para este artículo:

"1. El vendedor será responsable, de acuerdo con el contrato y con la presente Ley, de cualquier falta de conformidad existente en el momento de la transmisión de los riesgos, aun cuando esa falta de conformidad resulte visible solamente después de ese momento. [No obstante, si a consecuencia de una declaración de resolución o de una petición de sustitución de la cosa, la transmisión de los riesgos no se produce, la conformidad se determinará según el estado de la cosa en el momento en que los riesgos se hubieran transmitido, si la cosa hubiera sido conforme al contrato.]

"2. El vendedor será también responsable de toda falta de conformidad ocurrida después del momento indicado en el párrafo 1 de este artículo y debida al incumplimiento de cualquiera de las obligaciones del vendedor, incluido el incumplimiento de la garantía expresa de que la cosa seguirá prestándose a sus finalidades ordinarias o a su finalidad particular, o de que conservará las cualidades o características especificadas durante un período especificado."

53. Con respecto a la oración entre corchetes del párrafo 1, el Grupo de Trabajo mantuvo la decisión adoptada en su tercer período se sesiones de aplazar su examen hasta que se tomara una decisión definitiva sobre los artículos siguientes relativos a la transmisión del riesgo.

Artículo 36

54. Este artículo se ha incorporado al artículo 33 (véanse los párrafos 42 a 44 *supra*).

Artículo 37

55. El texto de este artículo había sido aprobado por el Grupo de Trabajo en su tercer período de sesiones. Pero, en vista de la decisión del Grupo de Trabajo de reemplazar en el texto inglés, cuando correspondiera, la expresión "*handed over*" por la palabra "*delivered*", se enmendó el texto en consecuencia. El texto aprobado es el siguiente:

"En caso de dación anticipada, el vendedor conserva, hasta la fecha de la entrega, el derecho a entregar, ya sea la parte o la cantidad que falte, o nuevas cosas que sean conformes al contrato, o bien, a reparar cualquier defecto de las cosas dadas, siempre que el ejercicio de tales derechos no causen al comprador serios inconvenientes o gastos excesivos. El comprador, no obstante, conservará el derecho a exigir la indemnización por daños y perjuicios establecida en el artículo [82]."

Artículo 38

56. En su tercer período de sesiones, el Grupo de Trabajo aprobó los párrafos 1, 2 y 3 de este artículo y dejó entre corchetes el párrafo 4 para volverlo a examinar. El texto del artículo dice lo siguiente:

"1. El comprador debe examinar la cosa o hacerla examinar dentro de un plazo breve.

"2. En caso de transporte de la cosa, el examen puede aplazarse hasta que la cosa llegue al lugar de destino.

"3. Si la cosa ha sido reexpedida por el comprador sin que haya tenido razonablemente la oportunidad de examinarla y el vendedor haya conocido o debido conocer, en el momento de la celebración del contrato, la posibilidad de tal reexpedición, el examen de la cosa podrá ser pospuesta hasta que ésta llegue a su nuevo destino.

"4. [Las modalidades del examen se regularán por el acuerdo de las partes o, a falta de éste, por la ley o los usos del lugar donde dicho examen deba efectuarse.]"

57. Se expresaron dudas sobre si el párrafo 4 de este artículo se ajustaría en todos los casos a lo esperado por las partes o a la práctica comercial. Se dijo también que no estaba claro si los usos a que se refería este artículo, eran los usos internacionales en el sentido del artículo 9 o los usos locales, como excepción a ese artículo.

58. Algunos representantes señalaron también que no cabía hacer referencia alguna al acuerdo de las partes sobre las modalidades de examen, pues dicho acuerdo no podría derogar normas obligatorias de la ley local.

59. En vista de las observaciones precedentes algunos representantes sugirieron que se eliminara el párrafo 4.

60. Otros representantes estimaron que las modalidades de examen era una cuestión importante sobre la que existían normas contradictorias. La ley debía pronunciarse claramente sobre las normas aplicables elegidas. Por consiguiente, esos representantes se opusieron a la eliminación del párrafo 4.

61. Un representante surigió que la oportunidad de examinar la cosa estuviese también regida por este párrafo. Otros representantes tuvieron dificultades en aceptar esa propuesta debido a la ambigüedad de la palabra "oportunidad" en este contexto. Para evitar esa ambigüedad el representante interesado sugirió que se insertaran al comienzo del párrafo las palabras: "El momento exacto y . . ."

62. Otro representante estuvo de acuerdo con que la cuestión de las modalidades de examen podría reglamentarse en la ley, pero sugirió que en este caso se rigiese por la ley del vendedor.

63. El Grupo de Trabajo reiteró su decisión de adoptar sin modificación los párrafos 1, 2 y 3 del artículo 38 y decidió suprimir el párrafo 4.

Artículo 39

64. En su tercer período de sesiones el Grupo de Trabajo aprobó, con pequeños cambios de redacción, el texto original del artículo 39 de la LUCI. El texto aprobado dice lo siguiente:

"1. El comprador perderá el derecho de prevalerse de una falta de conformidad de la cosa si no la ha denunciado al vendedor dentro de un plazo razonable a partir del momento en que la ha descubierto o hubiese debido descubrirla. Sin embargo, si aparece posteriormente una falta que no hubiere podido ser revelada por el examen previsto en el artículo precedente, el comprador también puede prevalerse de ella, con la condición de que lo haga saber al vendedor dentro de un plazo razonable posterior al descubrimiento. En todo caso, el comprador perderá el derecho de prevalerse de la falta de conformidad si no la hubiere denunciado al vendedor en un plazo de dos años contados a partir del día de la dación de la cosa, salvo que exista una garantía que cubra dicha falta por un plazo mayor.

"2. Al notificar la falta de conformidad al vendedor, el comprador debe precisar su naturaleza.

"3. Cuando cualquiera de los avisos mencionados en el párrafo 1 de este artículo se haya dirigido por carta, telegrama u otro medio de comunicación apropiado, el hecho de que tal aviso se hubiere retardado o no llegare a su destino no privará al comprador de su derecho a prevalerse de él."

65. En un estudio presentado en el actual período de sesiones (A/CN.9/WG.2/WP.16/Add.1, anexo 1), un miembro del Grupo de Trabajo sugirió que la última oración del párrafo 1 de este artículo se reemplazara por el siguiente texto:

"Si la falta de conformidad de la cosa constituyera incumplimiento de la garantía a que se refiere el párrafo 2 del artículo 35, el comprador perderá el derecho a prevalerse de tal falta de conformidad si no la ha denunciado al vendedor dentro de [30] días después del vencimiento del período de garantía [siempre que la falta de conformidad haya sido descubierta durante dicho período]."

66. En el informe del Secretario General se planteó la cuestión de si el párrafo 1 de este artículo, que establece un plazo de dos años, era compatible con la política establecida por la Comisión en el párrafo 2 del artículo 10 del proyecto de convención sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías (véanse los párrs. 88-90 del anexo II). El párrafo 2 del artículo 10 de dicho proyecto de convención dice lo siguiente:

"El plazo de prescripción de una acción basada en un vicio de las mercaderías que no pudiere haber sido descubierto en el momento de su entrega al comprador será de dos años contados a partir de la fecha en que tal vicio fue o debiera haber sido razonablemente comprobado, sin que pueda prolongarse más allá de ocho años contados a partir de la fecha en que las mercaderías fueron efectivamente puestas a disposición del comprador."

67. Varios representantes expresaron la opinión de que no había conflicto entre ambas disposiciones; el párrafo 1 del artículo 39 de la LUCI se refería al plazo dentro del cual debía darse aviso de falta de conformidad de las mercaderías al vendedor, mientras que el párrafo 2 del artículo 10 del proyecto de convención sobre la prescripción establecía un plazo de prescripción dentro del cual podía presentarse una acción ante un tribunal. Se señaló también que el párrafo 2 del artículo 1 del proyecto de convención sobre la prescripción disponía expresamente que la convención no afectaría los plazos dentro de los cuales una de las partes debía dar aviso como condición para adquirir o ejercer su derecho.

68. Varios otros representantes opinaron que, aunque no hubiera conflicto formal entre las dos disposi-

ciones, se creaba al menos un conflicto normativo, y que convendría que la propia Comisión tratara de resolver el problema. A este respecto se sugirió que la Comisión aplazara la decisión sobre este punto hasta que la proyectada conferencia de las Naciones Unidas sobre la prescripción adoptara una decisión definitiva sobre el párrafo 2 del artículo 10 del proyecto de convención sobre este tema.

69. Un observador expresó la opinión de que todo plazo superior a los dos años establecidos en el párrafo 1 del artículo 39 no sería aceptable para la comunidad comercial.

70. En vista de las observaciones precedentes, el Grupo de Trabajo decidió aplazar su decisión sobre esta cuestión.

71. Con respecto a la propuesta mencionada en el párrafo 65 *supra*, el Grupo de Trabajo acordó en principio reemplazar la última parte de la última oración del párrafo 1 de este artículo, "salvo el caso de que exista una garantía que cubra dicha falta por un plazo mayor", por la disposición contenida en la propuesta precedente. Pero como se sugirieron varios cambios de redacción con el texto propuesto, el Grupo de Trabajo remitió la redacción de ese texto a un Grupo de Redacción (V), compuesto por el Japón, la URSS y el observador de Noruega.

72. El Grupo de Redacción presentó dos variantes. Al examinar esas dos variantes, el Grupo de Trabajo llegó a la conclusión de que ninguna de ellas estaba libre de dificultades. Por consiguiente, decidió tomar como base para su consideración la última frase del párrafo 1 del artículo 39 reproducido en el párrafo 64 *supra*.

73. Algunos representantes sugirieron que las palabras "plazo mayor", que aparecen al final de esa frase, se reemplazaran por las palabras "plazo diferente". A juicio de esos representantes, la garantía era una condición expresa en el acuerdo de las partes que determinaba el plazo durante el cual el vendedor respondía por toda falta de conformidad y debía prevalecer sobre las disposiciones de la ley. Por consiguiente, la responsabilidad del vendedor debía depender de que se hubiera dado aviso de la falta de conformidad dentro del plazo abarcado por la garantía, independientemente de que el plazo fuera menor o mayor que el plazo de dos años establecido en el artículo 39.

74. Algunos representantes estimaron, por otra parte, que, en ausencia de una disposición en contrario en el contrato, el simple hecho de que las partes hubieran convenido en un período de garantía más breve no debía privar al comprador del derecho a invocar el plazo previsto en este artículo.

75. Otros representantes sugirieron que no debía hacerse ninguna referencia a la garantía en este artículo; la responsabilidad del vendedor por el incumplimiento de la garantía planteaba problemas distintos a los considerados en el artículo 39 y, en consecuencia, debían tratarse en un artículo separado. Estos representantes, por tanto, eran partidarios de mantener la expresión "plazo mayor" del texto original.

76. Como no se pudo llegar a un consenso sobre este punto, el Grupo de Trabajo decidió poner ambas palabras, "mayor" y "diferente", entre corchetes en el texto y aplazar su decisión definitiva al respecto.

77. El texto aprobado de este artículo es el siguiente:

"1. El comprador perderá el derecho de prevalerse de una falta de conformidad de la cosa si no la ha denunciado al vendedor dentro de un plazo razonable a partir del momento en que la ha descubierto o hubiese debido descubrirla. Sin embargo, si aparece posteriormente una falta que no hubiere podido ser revelada por el examen previsto en el artículo precedente, el comprador también puede prevalerse de ella, con la condición de que lo haga saber al vendedor dentro de un plazo razonable posterior al descubrimiento. [En todo caso, el comprador perderá el derecho de prevalerse de la falta de conformidad si no la hubiere denunciado al vendedor en un plazo de dos años contados a partir del día de la dación de la cosa, salvo que exista una garantía que cubra dicha falta por un plazo [mayor] [diferente]].

"2. Al notificar la falta de conformidad al vendedor el comprador debe precisar su naturaleza.

"3. Cuando cualquiera de los avisos mencionados en el párrafo 1 de este artículo se haya dirigido por carta, telegrama u otro medio de comunicación apropiado, el hecho de que tal aviso se hubiere retardado o no llegare a su destino no privará al comprador de su derecho a prevalerse de él."

Artículo 40

78. No fue necesario adoptar ninguna decisión con respecto a este artículo porque en su tercer período de sesiones el Grupo de Trabajo había decidido aprobar el texto original del artículo 40 de la LUCI sin modificaciones. El texto dice lo siguiente:

"El vendedor no puede prevalerse de las disposiciones de los artículos 38 y 39 cuando la falta de conformidad se refiere a hechos que él conocía o no podía ignorar y que no haya revelado."

Sanciones en favor del comprador por trasgresiones del contrato: artículos 24 a 32, 41 a 49, 51, 52 incisos 2 a 4 y 55

79. El Grupo de Trabajo, en su tercer período de sesiones, decidió consolidar las disposiciones relativas a las sanciones establecidas en favor del comprador por la trasgresión del contrato por parte del vendedor en cuanto a la fecha y lugar de la entrega, de las que se ocupan distintos artículos de la LUCI. Sobre la base de esta refundición, en el informe del Secretario General se presentaron dos variantes en las que se lleva más lejos la consolidación de estos artículos sobre sanciones.

80. Con la primera variante se crearían dos series separadas de artículos consolidados, una de las cuales se comprondría de los artículos consolidados por el Grupo de Trabajo para las sanciones concernientes a la época y lugar de la entrega (anexo II, párrs. 27 a 57), mientras que la otra consolidaría los artículos concernientes a las sanciones por la falta de conformidad en la entrega de la cosa y en la transferencia del título correspondiente (anexo II, párrs. 111 a 155).

81. La segunda variante presentaría una serie unificada de disposiciones concernientes a la tras-

gresión de todas las obligaciones del vendedor (anexo II, párrs. 163 a 177). Según el informe del Secretario General, esta segunda variante tendría la ventaja de evitar los problemas de clasificación que entraña la primera variante y las disparidades accidentales que podrían producirse al respecto. Un sistema unificado permitiría también una mayor simplicidad y claridad (para el resumen de los motivos mencionados en el informe, véase el párr. 177 del anexo II).

82. En vista de lo anterior, el Grupo de Trabajo decidió tomar el texto de los artículos 41 a 48 como base para su examen de las sanciones con que cuenta el comprador, en la forma de una serie unificada de sanciones, como se sugirió en el informe del Secretario General.

Artículo 41

83. En el informe del Secretario General se sugirió que el texto de este artículo, que originalmente trataba de los recursos de que disponía el comprador cuando la cosa no se adjustaba a lo dispuesto en el contrato, debía ser redactado nuevamente para abarcar el incumplimiento de cualquier obligación por parte del vendedor. A este fin, en el informe se propuso el texto siguiente:

"Cuando el vendedor no cumpla cualquiera de sus obligaciones con arreglo al contrato de compraventa y la presente Ley, el comprador podrá:

"*a*) Ejercer los derechos previstos en los artículos 42 a 46;

"*b*) Reclamar una indemnización de daños y perjuicios en los casos previstos en el artículo 82 o en los artículos 84 a 87."

84. Un observador sugirió que en la frase primera de este artículo se agregaran las palabras "a reserva del requisito de notificar debidamente al vendedor" entre las palabras "el comprador", y "podrá". El mismo observador sugirió también, con arreglo a lo propuesto en el párrafo 165 del informe del Secretario General, que el párrafo 4 del artículo 43, que dispone que el vendedor no tendrá derecho a un plazo de gracia, debía pasar a ser el párrafo 2 de este artículo.

85. Varios representantes opinaron que el texto mencionado *supra* era aceptable y que no necesitaba hacer una referencia en este artículo al requisito de la notificación.

86. El Grupo de Trabajo aprobó el texto precedente y decidió que el párrafo 4 del artículo 43 del texto sugerido en el párrafo 165 del informe del Secretario General pasase a ser el párrafo 2 de este artículo. El texto aprobado dice lo siguiente:

"1. Cuando el vendedor no cumpla cualquiera de sus obligaciones con arreglo al contrato de compraventa y la presente Ley, el comprador podrá:

"*a*) Ejercer los derechos previstos en los artículos 42 a 46;

"*b*) Reclamar una indemnización de daños y perjuicios en los casos previstos en el artículo 82 o en los artículos 84 a 87.

"2. En ningún caso el vendedor podrá obtener de un juez o de un tribunal arbitral un plazo de gracia."

Artículo 42

87. En su tercer período de sesiones, el Grupo de Trabajo aprobó el siguiente texto para este artículo:

"El comprador conservará el derecho a la ejecución del contrato, a menos que haya declarado la resolución de éste conforme a la presente Ley."

88. En el informe del Secretario General se señaló que, según el informe del Grupo de Trabajo sobre su tercer período de sesiones, el texto citado *supra* no tenía por objeto tratar la cuestión de si los tribunales debían imponer el cumplimiento específico, ya que esa cuestión estaba prevista en el artículo 16 de la LUCI y en el artículo VII de la Convención de 1964, de la que la Ley Uniforme era un anexo.

89. A este respecto en el informe del Secretario General se indicó que los artículos que establecían los recursos del comprador debían hacer alguna referencia a la sanción del cumplimiento específico y se observó que las limitaciones que pudieran establecer las normas de procedimiento de los tribunales al derecho a esta sanción podían establecerse también en los mismos artículos. Sobre la base de estas consideraciones, en el informe se presentaron las dos variantes siguientes para el artículo 42:

Variante A

"1) El comprador puede exigir del vendedor el cumplimiento del contrato si el cumplimiento específico fuera exigido por el tribunal con arreglo a su propia ley respecto de contratos análogos de compraventa no regulados por la Ley Uniforme. (Véanse el artículo 16 de la LUCI y el artículo VII de la Convención de 1964.)

"2) Sin embargo, el comprador no tendrá derecho a exigir la ejecución del contrato por el vendedor si la adquisición por el comprador de bienes que reemplacen a los del contrato resulta conforme a los usos y es razonablemente posible. (Véanse el artículo 25 y el inciso *c*) del párrafo 1 del artículo 42 de la LUCI.)

Variante B

"El comprador puede exigir del vendedor el cumplimiento del contrato, a menos que la adquisición por el comprador de bienes que reemplacen a los del contrato resulte conforme a los usos y sea razonablemente posible. (Véanse el artículo 25 y el inciso *c*) del párrafo 1 del artículo 42 de la LUCI.)"

90. Algunos representantes opinaron que la variante A no era aceptable porque según ella el comprador sólo podía exigir el cumplimiento específico cuando esa petición se ajustara a la ley del tribunal. En opinión de estos representantes, las limitaciones al derecho a exigir el cumplimiento específico debían ser determinadas por la propia Ley Uniforme.

91. Un observador expresó la opinión de que cualquier referencia al derecho nacional que se hiciera en este contexto introduciría un elemento de incertidumbre en la Ley y alentaría la búsqueda del tribunal más conveniente. Se sugirió a este respecto que, como en la LUCI original, el artículo 42 especificara claramente los casos en que el comprador puede exigir el cumplimiento específico; la referencia a la ley del foro era especialmente insatisfactoria en casos de falta de con-

formidad, pues las partes no sabrían a qué tribunal le incumbiría en definitiva fallar el caso.

92. Un observador sugirió que se hiciera una distinción entre el derecho del comprador a pedir el cumplimiento y la exigibilidad de ese derecho. La Ley Uniforme debía disponer sólo con respecto al derecho y la cuestión de su exigibilidad debía estar prevista en la Convención. Esta última sugerencia fue apoyada por otro observador.

93. Varios representantes declararon que sería difícil para los países que aplican el sistema del *common law* adoptar la variante B u otra disposición similar, porque la legislación de sus países hacía discrecional y residual el recurso del cumplimiento específico y no reconocía un derecho general a pedir dicho cumplimiento.

94. Un observador expresó la opinión de que el texto de este artículo debía declarar expresamente que el comprador no podía exigir el cumplimiento si declaraba resuelto el contrato o la reducción del precio. A este respecto, varios representantes plantearon la cuestión de si otros actos o declaraciones del comprador deberían tener el mismo efecto.

95. Varios representantes convinieron también con el mismo observador en que el comprador debía tener derecho a exigir la sustitución de mercaderías defectuosas únicamente si la falta de conformidad constituía una trasgresión esencial, ya que ese recurso podía ser aún más severo para el vendedor que la resolución del contrato. Por esta razón, se sugirió que el requisito de notificación en breve plazo por parte del comprador se aplicase también a esta situación.

96. El Grupo de Trabajo remitió el artículo a un Grupo de Redacción (VI) compuesto por los representantes de Austria, Japón y el Reino Unido y los observadores de Noruega y de la Cámara de Comercio Internacional.

97. Por recomendación del Grupo de Redacción, el Grupo de Trabajo adoptó el texto siguiente para el artículo 42:

"Artículo 42

"1. El comprador tiene derecho a exigir del vendedor el cumplimiento del contrato en la medida en que el cumplimiento específico pudiera ser exigido por el tribunal con arreglo a su propia ley respecto de contratos análogos de compraventa no regulados por la Ley Uniforme, a menos que el comprador haya actuado en forma incompatible con ese derecho declarando la resolución del contrato en virtud del artículo 44 o reduciendo el precio en virtud del artículo 45 [notificando al vendedor que saneará por sí mismo la falta de conformidad].

"2. No obstante, cuando las mercaderías no guardan conformidad con el contrato, el comprador podrá exigir que el vendedor entregue mercaderías sustitutivas solamente cuando la falta de conformidad constituya una trasgresión esencial y se haya enviado notificación en breve plazo."

Artículos 43 y 44

98. Sobre la base de los artículos 43 y 44 cuya redacción había modificado el Grupo de Trabajo en su tercer período de sesiones se sugirió en el informe del Secretario General (véanse los párrs. 128 a 142 del anexo II) que el artículo 43, dentro del sistema único de sanciones unificadas, dijese lo siguiente:

"1. Cuando el incumplimiento por el vendedor de las obligaciones que le imponen el contrato de compraventa y la presente Ley constituya una transgresión esencial del contrato, el comprador, mediante notificación enviada en breve plazo al vendedor, podrá declarar la resolución del contrato.

"2. El vendedor, después de la fecha fijada para la entrega de la cosa, conservará el derecho a entregar cualquier parte o cantidad faltantes, entregar otra cosa que sea conforme al contrato o subsanar cualquier otro incumplimiento de sus obligaciones, pero sólo si la demora en tomar estas disposiciones no constituye una trasgresión esencial del contrato [y esas disposiciones no ocasionan al comprador serios inconvenientes o gastos excesivos].

"3. Aunque el incumplimiento por el vendedor de las obligaciones que le imponen el contrato de compraventa y la presente Ley no constituya una trasgresión esencial, el comprador podrá conceder al vendedor un plazo complementario de duración razonable para que cumpla dichas obligaciones. Si al vencimiento de este plazo complementario el vendedor no ha cumplido sus obligaciones, el comprador, mediante notificación enviada en breve plazo al vendedor, podrá declarar la resolución del contrato.

"4. En ningún caso podrá el vendedor obtener de un juez o de un tribunal arbitral un plazo de gracia."

99. Sobre la base del párrafo 4 del artículo 25 redactado por el Grupo de Trabajo en su tercer período de sesiones, se sugirió asimismo (véase el párr. 171 del anexo II) que se ampliara la disposición de ese párrafo para que se aplicara no sólo a incumplimientos por el vendedor con respecto a la fecha y el lugar de la ejecución, sino también a solicitudes del comprador de que se suministrara la cantidad que faltaba de un cargamento conforme al contrato, o de que se repararan o sustituyeran mercaderías defectuosas. Por lo tanto, en el informe del Secretario General se propuso el siguiente texto para el artículo 44.

"Si el vendedor no cumple alguna de las obligaciones que le imponen el contrato de compraventa y la presente Ley y el comprador solicita del vendedor la ejecución de dicha obligación, el comprador no podrá declarar el contrato [resuelto] antes de la expiración del plazo indicado en la solicitud o, si no se indica ninguna, de un plazo razonable, a menos que el vendedor se niegue a hacer la entrega dentro de ese plazo."

100. Algunos representantes expresaron la opinión de que la exigencia de una notificación enviada en breve plazo contenida en el párrafo 1 del artículo 43 *supra* podría ser apropiada en los casos en que la cosa no fuera conforme al contrato, pero quizá demasiado severa en el caso de entrega no realizada. Se sugirió que, con arreglo a esta disposición, se podría considerar que el comprador había omitido enviar una notificación en breve plazo en casos en que estuviera esperando dentro de lo razonable una entrega atrasada del vendedor.

101. Varios representantes expresaron la opinión de que el texto sugerido para el párrafo 3 del artículo

43 no era aceptable, ya que permitiría al comprador transformar una falta de conformidad menor en una trasgresión esencial mediante la utilización del sistema de *Nachfrist* (plazo complementario) incluido en el párrafo, y resolver el contrato si el vendedor no cumplía con su obligación dentro del período adicional. Por lo tanto, se sugirió que en tales casos el comprador podría resolver el contrato solamente si el incumplimiento de las obligaciones dentro del período adicional constituía una trasgresión esencial.

102. Un representante señaló que si se interpretaba que el párrafo 3 del artículo 43 *supra* se aplicaba únicamente cuando la trasgresión del vendedor no era esencial, sobrevendría un resultado curioso: el comprador que hubiera sufrido una trasgresión esencial no podría exigir, si así lo deseaba, el cumplimiento dentro de un período adicional. En tales casos, su único recurso sería resolver prontamente el contrato.

103. Un representante sugirió que esa ambigüedad podría resolverse si se sustituían las dos primeras líneas del párrafo 3 del artículo 43 por las palabras "Constituya o no el incumplimiento por el vendedor de las obligaciones que le imponen el contrato de compraventa y la presente Ley una trasgresión esencial . . .".

104. Otro representante señaló que el texto propuesto para el artículo 43 no mencionaba el derecho del comprador a subsanar por sí mismo el defecto, corriendo con los gastos el vendedor.

105. Con respecto al artículo 44, algunos representantes sugirieron que debía refundirse con el artículo 43. Un observador presentó una propuesta tendiente a cambiar la estructura y, en cierta medida, el contenido, de los artículos 43 y 44.

106. Un representante sugirió que era necesario indicar en el artículo 44 que fuera razonable el período de tiempo concedido por el comprador en su solicitud de cumplimiento. A juicio de otro representante, no debía establecerse esa exigencia, pues el comprador, con arreglo al artículo considerado, ya tenía derecho a resolver el contrato sin conceder un plazo adicional para el cumplimiento de las obligaciones. Por lo tanto, el comprador debía tener libertad para establecer el período adicional de la manera que considerara apropiada.

107. A la luz de los comentarios y las propuestas precedentes, el Grupo de Trabajo transmitió los artículos 43 y 44 a un Grupo de Redacción (VII) integrado por los representantes de los Estados Unidos de América, Francia y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, y los observadores de Noruega y la Cámara de Comercio Internacional.

108. Sobre la base de las recomendaciones de este Grupo de Redacción, el Grupo de Trabajo decidió aprobar, con varios cambios de estilo, la propuesta presentada por el Grupo de Redacción para los artículos 43 y 44. El texto aprobado por el Grupo de Trabajo dice así:

"*Artículo 43*

"Cuando el comprador pida al vendedor que ejecute el contrato, el comprador podrá fijar un plazo suplementario de duración razonable para la entrega o para el saneamiento del defecto o de otro incumplimiento. Si el vendedor no satisface la petición dentro del plazo suplementario, o, cuando el comprador no haya fijado tal plazo, dentro de un período razonable, o si el vendedor ya antes del vencimiento del plazo pertinente declara que no satisfará la petición, el comprador podrá recurrir a todo recurso que tenga a su disposición con arreglo a la presente ley."

"*Artículo 43* bis

"1. El vendedor podrá, incluso después de la fecha de entrega, remediar todo incumplimiento de sus obligaciones, si puede hacerlo sin una demora que constituya una transgresión esencial del contrato y sin causar inconvenientes o gastos excesivos al comprador, a menos que éste haya declarado resuelto el contrato con arreglo al artículo 44 o reducido el precio con arreglo al artículo 45 [o haya notificado al vendedor que él mismo remediará la falta de conformidad].

"2. Si el vendedor pide al comprador que le comunique su decisión con arreglo al párrafo precedente, y el comprador no satisface esta petición dentro de un período razonable, el vendedor podrá ejecutar el contrato siempre que lo haga antes del vencimiento del plazo indicado en la petición o, si no se ha indicado ningún plazo, dentro de un período razonable. Se presumirá que el aviso del vendedor de que ejecutará el contrato dentro de un período especificado incluye una petición con arreglo al presente párrafo de que el comprador le comunique su decisión."

"*Artículo 44*

"1. El comprador podrá declarar resuelto el contrato mediante notificación al vendedor:

"*a*) Cuando el no cumplimiento por el vendedor de cualquiera de sus obligaciones según el contrato de compraventa y la presente ley constituya una transgresión esencial del contrato, o

"*b*) Cuando el vendedor no haya entregado las mercaderías dentro de un plazo adicional fijado por el comprador de conformidad con el artículo 43.

"2. El comprador perderá el derecho de declarar resuelto el contrato si no notifica al vendedor dentro de un período razonable su intención de ejercicio:

a) Cuando el vendedor no haya entregado las mercaderías [o los documentos] en la fecha señalada, después que el comprador haya sido informado de que las mercaderías [o los documentos] han sido entregadas tarde o después que el vendedor haya pedido al comprador que le comunique su decisión con arreglo al artículo [43 *bis*, párr. 2];

b) En todos los demás casos, después que el comprador haya descubierto el no cumplimiento por el vendedor o debiera haberlo descubierto o, cuando el comprador haya pedido al vendedor que ejecute el contrato, después del vencimiento del período a que se refiere el artículo 43."

109. Las palabras entre corchetes del párrafo 1 del artículo 43 *bis*, relativas al saneamiento de los defectos de las mercaderías por el propio comprador, tenían por objeto indicar que el Grupo de Trabajo no tomaba una decisión definitiva sobre esta cuestión. Asimismo, la inclusión de las palabras "o los documen-

tos" entre corchetes en el inciso *a*) del párrafo 2 del artículo 44 *supra* tenía el mismo objeto. Se solicitó al representante del Japón que preparase un estudio sobre la última cuestión.

110. Algunos representantes y un observador opinaron que el requisito del párrafo 1 del artículo 43 *bis*, relativo a la transgresión esencial, restringiría innecesariamente el derecho del vendedor de corregir el incumplimiento de sus obligaciones, y en consecuencia debía suprimirse; el requisito de que tal derecho no causara inconveniente o gasto excesivo al comprador era suficiente.

111. Un representante dijo que la última frase del párrafo 1 del artículo 43 *bis* que comenzaba con las palabras "a menos que" era innecesaria y debía eliminarse.

112. Un observador sugirió que las palabras "dentro de un período razonable", donde aparecen por primera vez en el párrafo 2 del artículo 43 *bis* y en cuanto se relacionan con la falta de entrega, se reemplazaran por la palabra "prontamente". Este observador sugirió también que se hiciera el mismo cambio en el artículo 43.

113. Un representante, apoyado por un observador, sugirió que cualquier derecho del comprador a sanear defectos por sí mismo y sus repercusiones en el sistema de sanciones fueran objeto de un estudio aparte.

114. Un representante formuló la observación general de que los cambios en el sistema de sanciones introducidos por los nuevos artículos 42, 43, 43 *bis* y 44 eran más bien de un carácter fundamental y podrían requerir un estudio más detenido y en definitiva una armonización.

Artículo 45

115. En su tercer período de sesiones el Grupo de Trabajo aprobó sin modificaciones el texto original de este artículo de la LUCI. En el informe del Secretario General (véanse los párrs. 172 y 173 del anexo II) se sugirió que este texto se mantuviera en los artículos consolidados sobre sanciones en favor del comprador.

116. Un observador sugirió que se invirtiera el orden de los artículos 45 y 46.

117. El Grupo de Trabajo decidió aprobar sin modificaciones el artículo 45 de la LUCI como artículo 46. El texto aprobado dice lo siguiente:

"Artículo 46

"1. Cuando el vendedor sólo ha dado una parte de la cosa, o una cantidad insuficiente, o cuando sólo una parte de la cosa dada es conforme al contrato, se aplican las disposiciones de los artículos [43, 43 *bis* y 44] en lo que se refiere a la parte o cantidad faltantes, o a las que no estén conformes con el contrato.

"2. Sin embargo, el comprador puede declarar la resolución total del contrato si la violación de efectuar una entrega total y de acuerdo con el contrato constituye una transgresión esencial de éste."

Artículo 46

118. En el informe del Secretario General (véanse los párrs. 146 a 152 del anexo II), se sugirió que, en vista de las objeciones al texto original del artículo 46 (véase A/CN.9/62/Add.1, párrs. 109 a 114*) se redactara este artículo nuevamente de la forma siguiente:

"El comprador [tras notificar al vendedor su intención de hacerlo] podrá deducir la totalidad o parte de los daños y perjuicios dimanados de una transgresión del contrato de cualquier parte del precio debido con arreglo a dicho contrato."

119. En su mayoría, los representantes que hablaron sobre el problema coincidieron en que la ley uniforme debía prever la sanción de reducción del precio porque su uso estaba muy difundido, especialmente en los países de derecho romano.

120. Un representante expresó la opinión de que el derecho del comprador a reducir el precio debía limitarse a las transgresiones del contrato respecto de la no conformidad de la cosa. El mismo representante señaló también que aunque en la práctica comercial era difícil establecer una distinción entre la reducción del precio y los daños, desde un punto de vista jurídico ambas sanciones eran distintas y debían tratarse separadamente en la Ley.

121. Otro representante manifestó que una importante diferencia entre la reducción del precio y los daños era que para una reducción del precio no era necesario demostrar la existencia de culpa, mientras que los daños sólo podían resarcirse si se probaba culpa. Un observador apoyó este criterio y agregó que el derecho a reducir el precio no estaba siquiera sujeto a las condiciones estipuladas en el artículo 74 de la LUCI.

122. Se expresaron distintas opiniones sobre la cuestión de si el comprador podía reclamar tanto compensación por daños como reducción del precio. Algunos representantes estimaban que debía concederse al comprador, en algunos casos, el derecho a reclamar compensación por daños y prejuicios así como reducción del precio.

123. Un representante dudaba de que fuese sensato establecer un sistema de autoayuda en la Ley. A su juicio, el recurso a la decisión de un tribunal era preferible a las medidas de autoayuda.

124. El Grupo de Trabajo remitió este artículo a un Grupo de Redacción (VIII) integrado por los representantes de Hungría, el Japón, el Reino Unido y la Unión Soviética.

125. Sobre la base del texto recomendado por el Grupo de Redacción, el Grupo de Trabajo, teniendo en cuenta asimismo su decisión de revisar el orden de los artículos 45 y 46 (véanse los párrs. 116 y 117 *supra*), aprobó el siguiente texto para el artículo 45:

"Artículo 45

"Cuando la cosa no sea conforme al contrato, el comprador puede declarar que se reduce el precio en la misma proporción en que se ha visto disminuido el valor de la cosa al momento de perfeccionar el contrato a causa de dicha falta de conformidad."

* Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, I, A, 5, anexo III.

126. Quedó entendido que la frase "el comprador puede declarar que se reduce el precio" no sólo autorizaba al comprador a retener la parte designada del precio sino que también le servía como base para reclamar la parte designada del precio pagado.

Artículo 47

127. En su tercer período de sesiones el Grupo de Trabajo decidió aprobar sin modificaciones el artículo 47 de la LUCI. El texto de este artículo dice lo siguiente:

"Cuando el vendedor de cosas genéricas ha presentado al comprador una cantidad mayor que la prevista en el contrato, el comprador puede rechazar o aceptar la cantidad que exceda de la prevista. Si el comprador la rechaza, el vendedor no puede ser responsable más que de la indemnización de daños y perjuicios prevista en el artículo 82. Si acepta todo, o una parte de la cantidad excedente, debe pagar la cuota parte que le corresponda según el contrato."

128. En el informe del Secretario General se sugirió que en la primera frase del texto precedente se suprimieran las palabras "de cosas genéricas" a fin de que la disposición se aplicase a los casos en que, tras la celebración del contrato, el vendedor hubiera destinado un cuerpo cierto al contrato (véase el párr. 154 del anexo II).

129. Un observador sugirió que el artículo 27 de la LUCI preparado por el Grupo de Trabajo en su tercer período de sesiones se incluyera en este artículo como párrafo 1.

130. En vista de los que antecede, el Grupo de Trabajo decidió aprobar el texto de este artículo con las modificaciones mencionadas. El texto aprobado dice lo siguiente:

"1. En el caso de que el vendedor ofreza entregar la cosa antes de la fecha fijada, el comprador podrá aceptar o rechazar esa entrega.

"2. Cuando el vendedor ha presentado al comprador una cantidad mayor que la prevista en el contrato, el comprador puede rechazar o aceptar la cantidad que exceda de la prevista. Si el comprador la rechaza, el vendedor no puede ser responsable más que de la indemnización de daños y perjuicios prevista en el artículo 82. Si acepta todo, o una parte de la cantidad excedente, debe pagar la cuota parte que le corresponda según el contrato."

Artículo 48

131. El artículo 48 de la LUCI dice lo siguiente:

"El comprador puede ejercer los derechos que le confieren los artículos 43 a 46, incluso antes del momento fijado para la entrega, si es evidente que la cosa que se daría no es conforme al contrato."

132. En su tercer período de sesiones, el Grupo de Trabajo aplazó la adopción de medidas sobre el artículo 48 de la LUCI hasta que examinara las disposiciones conexas de la LUCI sobre incumplimiento previsto (artículos 75 a 77).

133. En el informe del Secretario General se recomendó que se incluyera este artículo en la serie consolidada de sanciones (véase el párrafo 176 del anexo II).

134. El Grupo de Trabajo aprobó provisionalmente la precedente recomendación y decidió aplazar la adopción de medidas definitivas sobre este artículo hasta que examinara los artículos 75 a 77 sobre incumplimiento previsto.

Artículo 49

135. En su tercer período de sesiones, la Comisión decidió suprimir este artículo basándose en que trata de materias comprendidas en el ámbito del proyecto de convención sobre la prescripción (véase el documento A/8017, párr. 34*).

Artículo 50

136. La disposición de este artículo relativa a la entrega de documentos se ha trasladado en una forma revisada al artículo 23 (véanse los párrafos 34 y 35 *supra*).

Artículo 51

137. Como resultado de la consolidación del artículo relativo a las sanciones por incumplimiento de las obligaciones del vendedor, este artículo perdió su razón de ser y, en consecuencia, se eliminó.

Artículo 52

138. En su tercer período de sesiones, el Grupo de Trabajo aplazó la adopción de medidas definitivas sobre este artículo. El texto de artículo dice lo siguiente:

"1. [Cuando la cosa es objeto de un derecho o de una reclamación de un tercero y el comprador no hubiera aceptado tomarla en tales condiciones, debe denunciar al vendedor tal derecho o reclamación — a menos que éste conozca uno u otra — y pedirle que ponga remedio a ello dentro de un plazo razonable o que le entregue otra cosa libre de todo derecho y reclamación.]

"2. [Si el vendedor satisface la petición, el comprador que, sin embargo, ha sufrido un perjuicio, puede exigir la indemnización de daños y perjuicios en los términos del artículo 82.]

"3. [En caso de que el vendedor no satisfaga la petición, el comprador, si de ello resulta una transgresión esencial del contrato, puede declarar la resolución de éste y exigir la indemnización de daños y perjuicios en los términos de los artículos 84 a 87. Si el comprador no declara la resolución o si no existe una transgresión esencial del contrato, tiene derecho a exigir la indemnización de daños y perjuicios en los términos del artículo 82.]

"4. [El comprador perderá de derecho de declarar la resolución del contrato si no envía al vendedor la denuncia prevista por el inciso 1 de este artículo dentro de un plazo razonable a partir del momento en que verificó o hubiese debido verificar el derecho o la reclamación del tercero sobre la cosa.]"

139. En vista de las críticas de fondo de que fue objeto este artículo en el tercer período de sesiones del Grupo de Trabajo (véanse los párrs. 128 a 138 de A/CN.9/62/Add.1**), en el informe del Secretario General (véase el anexo II, párrs. 102 y 108) se sugirió la siguiente redacción para el párrafo 1 del artículo:

"1. El vendedor debe entregar la cosa libre de derechos o reclamaciones de terceros, a menos que

* Anuario de la CNUDMI, vol. I: 1968–1970, segunda parte, III, A.

** Anuario de la CNUDMI, vol. III; 1972, segunda parte, I, A, 5, anexo II.

el comprador conviniera en aceptar la cosa sujeta a tales derechos o reclamaciones."

140. En el mismo informe también se analizaban ciertos problemas de redacción que se presentaron al formular una disposición especial que abarcara la posibilidad de una petición del comprador en el contexto del artículo. Se preparó un borrador provisional de la disposición sobre ese tema, de la siguiente manera:

2. A menos que el vendedor ya conozca el derecho o la reclamación del tercero, el comprador debe denunciar al vendedor tal derecho o reclamación y pedirle que ponga remedio a éllo dentro de un plazo razonable o que le entregue otra cosa libre de todo derecho o reclamación. Si el vendedor no toma dentro de ese plazo las medidas adecuadas para satisfacer la petición, su omisión constituirá una transgresión esencial del contrato."

141. Todos los representantes que se refirieron a este artículo convinieron en que el párrafo 1 del texto que acaba de citarse representaba una mejora respecto del texto original.

142. Sin embargo, un representante expresó dudas acerca de la necesidad de utilizar la palabra "reclamación" además de la palabra "derecho". También se dijo que de conformidad con la redacción actual del párrafo, incluso una reclamación infundada de un tercero daría al comprador el derecho a declarar la resolución del contrato. Por otra parte, se expresó la opinión de que era importante retener la palabra "reclamación" sin ningún otro aditamento, ya que de otra manera el comprador se vería obligado a demostrar que el derecho constituía una reclamación justa y fundada y una reclamación pendiente (aún antes de la sentencia) podría tornar azaroso e impráctico el uso de la cosa.

143. Un observador sugirió que el párrafo 2 de este artículo era innecesario en vista de que los artículos 41 a 44 relativos a la notificación y los recursos regularían las situaciones previstas en este párrafo. El mismo observador señaló igualmente que la palabra "debe", en donde aparecía primero en este párrafo, impondría al comprador la obligación, en lugar de la opción, de pedir al vendedor que subsanara los defectos del título. Indicó asimismo que sería posible distinguir entre reclamaciones relativas a la propiedad de la cosa y reclamaciones que pretenden prohibir algún uso determinado.

144. Dos observadores indicaron que la finalidad de la palabra "reclamación" en este artículo era abarcar reclamaciones que podrían resultar infundadas. Sin embargo, esta palabra "reclamación" no comprendía las reclamaciones basadas en disposiciones administrativas o en derechos de propiedad industrial; éstas tendrían que examinarse con arreglo a los perceptuado en el artículo 33. Expresaron asimismo la opinión de que, como en el caso del párrafo 3 del artículo 52 de la LUCI, el comprador tendría derecho a declarar la resolución del contrato únicamente si la reclamación dimana de una transgresión esencial del contrato, especialmente en el caso de reclamaciones basadas en el contrato que se relacionan con una restricción acerca de un uso determinado de la cosa.

145. El Grupo de Trabajo decidió sustituir la palabra "debe" en donde aparece primero en el texto reproducido en el párrafo 138 *supra*, por la palabra "puede" y adoptó, con esta enmienda el texto sugerido en el informe del Secretario General. El texto en su forma aprobada dice lo siguiente:

"1. El vendedor debe entregar la cosa libre de derechos o reclamaciones de terceros, a menos que el comprador conviniera en aceptar la cosa sujeta a tales derechos o reclamaciones.

"2. A menos que el vendedor ya conozca el derecho o la reclamación del tercero, el comprador puede denunciar al vendedor tal derecho o reclamación y pedirle que ponga remedio a ello dentro de un plazo razonable o que le entregue otra cosa libre de todo derecho o reclamación. Si el vendedor no toma dentro de ese plazo las medidas adecuadas para satisfacer la petición, su omisión constituirá una transgresión esencial del contrato."

Artículo 53

146. En el párrafo 157 del informe del Secretario General se sugirió la supresión de este artículo basándose en que era paralelo al artículo 34 que el Grupo de Trabajo, en su tercer período de sesiones, había decidido suprimir.

147. El Grupo de Trabajo decidió suprimir el artículo 53.

Artículo 54

148. El contenido de este artículo fue trasladado al artículo 21 (véase el párrafo 30 *supra*).

Artículo 55

149. El contenido de este artículo se ha incorporado en los artículos 41 a 48.

II. Examen de los artículos 56 a 70 de la LUCI

Artículo 56

150. El Grupo de Trabajo decidió aprobar sin modificaciones el texto original de la LUCI de este artículo. El texto de este artículo dice lo siguiente:

"El comprador está obligado a pagar el precio de la cosa y a proceder a la recepción de ella en los términos establecidos en el contrato y en la presente Ley."

Artículo 57

151. El artículo 57 de la LUCI dispone lo siguiente:

"Cuando la venta se celebra sin que el precio haya sido fijado ni se haya estipulado un medio para determinarlo, el comprador deberá pagar el precio que el vendedor habitualmente cobrara al momento de la celebración del contrato."

152. Algunos representantes advirtieron que este artículo relativo a cuestiones resueltas de un modo diferente en diversos países podría interpretarse en el sentido de que establecía la validez de contratos que no contenían indicación alguna en cuanto al precio, pues, según el artículo 8 de la Ley Uniforme, "salvo disposición expresa en contrario", la Ley no regula la formación del contrato. Así pues, la aplicación de este artículo podría crear en la práctica una incertidumbre considerable y aun generar injusticias en el caso de que un comprador pudiera ser obligado a pagar un precio "que el vendedor habitualmente cobrara" y del que el

comprador, en el curso de las negociaciones, no tenía la menor idea. Estos representantes sugirieron que se eliminara el artículo.

153. Varios otros representantes señalaron asimismo que en virtud del artículo 8 de la LUCI las cuestiones de la formación del contrato de su validez quedaban expresamente excluidas del ámbito de la Ley. En opinión de estos representantes el artículo 57 era aplicable solamente si la Ley que regulaba el contrato, con independencia de la LUCI, reconocía la validez del contrato concertado. Esto se subrayaba igualmente mediante las palabras iniciales del artículo 57: "Cuando la venta se celebra." Se opinó también que la supresión de este artículo produciría una falta de uniformidad ya que en tales casos las leyes nacionales que reconocían la validez del contrato aplicarían su propia norma sobre el método de determinar el precio en los contratos de compraventa internacional.

154. Un observador propuso que se añadiera al final de la disposición de este artículo la frase "siempre que este precio resulte razonable", a fin de que el vendedor no pueda pedir un precio exorbitante.

155. Algunos representantes afirmaron que sería difícil determinar si el precio que habitualmente cobraba el vendedor era o no razonable y expresaron su preferencia por la propuesta de un representante de que se añadiera al final de la disposición la frase "... o, a falta de ello, el precio vigente en el mercado al momento de celebrar el contrato", a fin de que el comprador pagara el precio predominante en el mercado, caso de no poder determinarse el precio que habitualmente cobrara el vendedor.

156. Un representante sugirió igualmente que se añadiera el párrafo siguiente: "El pago del precio consiste en la entrega al vendedor o a otra persona designada por éste del dinero o los documentos previstos en el contrato."

157. Varios representantes opinaron que el párrafo sugerido anteriormente era en la majoría de los casos, evidente y, en algunos, como en la quiebra del vendedor, podía crear dificultades.

158. El mismo representante sugirió igualmente que se incluyera también en el artículo 57 el párrafo siguiente: "En el caso considerado en el párrafo anterior, se presumirá que se ha hecho referencia a la moneda del país del vendedor."

159. Varios representantes encontraron difícil de aceptar la propuesta anterior. Una de las razones era que la cuestión de los pagos internacionales debía quedar fuera del ámbito de la Ley. También se mencionó que la disposición sugerida sólo era una norma de interpretación del contrato y que una norma de esta naturaleza no competía a la Ley.

160. El Grupo de Trabajo estableció un Grupo de Redacción (IX) compuesto por los representantes de Austria, México y el Reino Unido; se pidió a este Grupo de Redacción que presentara una nueva versión para el artículo 57 de la LUCI.

161. El Grupo de Trabajo aprobó, con algunas enmiendas, el texto propuesto por el Grupo de Redacción. El texto aprobado dice lo siguiente:

"Cuando la venta se celebra sin que el precio haya sido fijado ni se haya estipulado expresa o implícitamente un medio para determinarlo, el comprador deberá pagar el precio que el vendedor habitualmente cobrara al momento de la celebración del contrato; si no se puede determinar ese precio, el comprador deberá pagar el precio habitualmente aplicable a las mercaderías vendidas en aquel momento en circunstancias semejantes."

162. El Grupo de Trabajo solicitó al representante de México que estudiara la cuestión de la moneda de pago mencionada en los párrafos 158 y 159 *supra*, con miras a presentar una nueva propuesta en un período de sesiones ulterior del Grupo de Trabajo.

163. Un representante opinó que el enfoque del common law y del derecho romano podría conciliarse si la frase inicial de este artículo dijera "cuando las partes celebran la venta ..." en lugar de "cuando la venta se celebra".

164. Un observador propuso que el texto adoptado se modificara de modo que el precio principal fuera el precio habitualmente aplicable en el mercado y que sólo se recurriera al precio que el vendedor habitualmente cobrara si el precio de mercado no se podía determinar. Esta propuesta fue apoyada por un representante.

Artículo 58

165. El artículo 58 de la LUCI dice:

"Cuando el precio se fija con relación al precio de la cosa, es el peso neto el que determina dicho precio en caso de duda."

166. Algunos representantes señalaron que las palabras "en caso de duda" eran demasiado vagas y sugirieron que se reemplazaran por las palabras "a menos que las partes hayan convenido otra cosa".

167. Otros representantes opinaron que la disposición de este artículo era útil y debía mantenerse sin modificaciones.

168. Algunos otros representantes expresaron la opinión de que este artículo se refería sólo a cuestiones de interpretación que podrían resolverse con arreglo a los usos aplicables en virtud del artículo 9 de la LUCI y, en consecuencia, debía suprimirse.

169. Un representante propuso que se agregara al artículo 58 el párrafo siguiente:

"1. Cuando plantee dudas la moneda fijada en el contrato para el pago del precio, se considerará que éste debe abonarse en la moneda del país del vendedor."

170. Algunos representantes opinaron que la redacción del nuevo párrafo propuesto era ambigua y podría interpretarse en un sentido diametralmente opuesto al que se pretendía.

171. En vista de los comentarios precedentes, el Grupo de Trabajo aplazó su decisión sobre este artículo hasta su próximo período de sesiones.

Artículo 59

172. El artículo 59 de la LUCI dice lo siguiente:

"1. El comprador pagará el precio al vendedor en el establecimiento de éste y en defecto de tal establecimiento en la residencia habitual del vendedor; cuando el pago debe hacerse contra dación de la cosa o de documentos, en el lugar de dicha dación.

"2. Cuando a consecuencia de un cambio del establecimiento o de la residencia habitual del vendedor que sea posterior a la colebración del contrato, han aumentado los gastos relativos al pago, el vendedor soportará dicho aumento."

173. Un representante sugirió que se agregara al artículo recién citado el párrafo siguiente:

"3. El comprador cumplirá todos los requisitos de su derecho nacional para que el vendedor reciba el precio según lo previsto en el contrato."

174. Un representante opinó que el nuevo párrafo propuesto se refería a cuestiones importantes relativas a la negativa de los gobiernos a autorizar que se hiciera una transferencia de dinero que, en ciertas circunstancias, podría crear una exención de responsabilidad. Por consiguiente, este representante sugirió que la propuesta se examinara en relación con el artículo 74 de la LUCI.

175. Algunos representantes estimaron que el nuevo párrafo propuesto era una consecuencia natural del párrafo 1 y que trataba únicamente la cuestión de quién debía cumplir los requisitos exigidos para la transferencia del dinero al vendedor. A juicio de estos representantes, el párrafo propuesto debía refundirse con el párrafo 2.

176. Otros representantes consideraron que si el nuevo párrafo propuesto reglamentaba simplemente la cuestión de quién debía cumplir los requisitos exigidos para la transferencia del dinero, este párrafo sería redundante, pues el párrafo 1 del artículo implícitamente resolvía esta cuestión.

177. En vista de los comentarios precedentes, el Grupo decidió aprobar los párrafos 1 y 2 del artículo 59 de la LUCI sin modificaciones, y aplazó el examen de la propuesta recién citada hasta que el representante autor de ella presentara un proyecto revisado.

Artículos 60 a 70

178. El Grupo de Trabajo decidió aplazar el examen de estos artículos hasta su quinto período de sesiones.

III. Labor futura

179. El Grupo de Trabajo tomó nota de las opiniones emitidas en el quinto período de sesiones de la Comisión y en la Sexta Comisión durante el vigésimo séptimo período de sesiones de la Asamblea General, en las que se sugería que para acelerar su labor el Grupo de Trabajo celebrara, en la medida de lo posible, períodos de sesiones más largos y frecuentes.

180. El Grupo de Trabajo convino en que la frecuencia y duración de sus períodos de sesiones sólo podían decidirse en función de la frecuencia y duración de los períodos de sesiones de otros órganos subsidiarios de la Comisión y de las consecuencias financieras de períodos de sesiones más largos o frecuentes de este Grupo de Trabajo. En consecuencia, decidió someter esta cuestión a la Comisión para que la examinara en su sexto período de sesiones.

181. El Grupo de Trabajo decidió examinar en su próximo período de sesiones los artículos 60 a 90 de la LUCI.

182. Por recomendación del Presidente, el Grupo de Trabajo solicitó *a* los representantes de los países que se mencionan *infra* a que examinaran los artículos 71 a 90 de la LUCI según se asignan a continuación y presentaran sus comentarios y propuestas al respecto a la Secretaría con antelación suficiente para su análisis y distribución a los miembros del Grupo de Trabajo antes de su quinto período de sesiones. Los mencionados artículos se asignaron como sigue:

Artículos 71 a 73: URSS. En colaboración con Austria, Brasil y Reino Unido.

Artículo 74: Reino Unido en colaboración con Austria, Ghana, Japón y la URSS.

Artículos 75 y 77: Estados Unidos en colaboración con Francia, Hungría, Irán y Japón.

Artículos 78 a 81: Francia en colaboración con Hungría, Túnez y los EE. UU.

Artículos 82 a 90: México en colaboración con Austria, India y Japón.

183. El Grupo de Trabajo invitó a los representantes de todos sus miembros y observadores a que presentasen a la Secretaría cualesquier observaciones y propuestas sobre los referidos artículos de la LUCI que desearan que el Grupo de Trabajo examinara en su próximo período de sesiones.

ANEXO I

Texto revisado de los artículos 18 a 70 de la Ley Uniforme*

Artículo 18

El vendedor entregará las mercaderías, remitirá cualesquiera documentos relacionados con ellas y transmitirá la propiedad de dichas mercaderías en las condiciones requeridas en el contrato y en la presente Ley.

Artículo 19

(Suprimido)

Artículo 20

La entrega se efectuará:

a) Cuando el contrato de compraventa implique el transporte de la cosa y no se haya convenido otro lugar de entrega, haciendo entrega de la cosa al porteador para que la transmita al comprador;

b) Cuando, en los casos no comprendidos en el apartado precedente, el contrato verse sobre una cosa cierta o sobre una cosa genérica que ha de extraerse de una masa determinada que debe ser manufacturada o producida y las partes tenían conocimiento en el momento de la celebración del contrato del lugar particular en que la cosa se encontraba o en que iba a ser manufacturada o producida, poniendo la cosa a disposición del comprador en ese lugar;

c) En todos los demás casos, poniendo la cosa a disposición del comprador en el lugar donde el vendedor tenga, en el momento de la celebración del contrato, su establecimiento, o, a falta de éste, su residencia habitual.

Artículo 21

1. Si el vendedor debe entregar la cosa a un porteador, celebrará, de la manera acostumbrada y según las condiciones

* Los corchetes indican esas disposiciones respecto de las cuales el Grupo de Trabajo no ha adoptado una decisión definitiva.

usuales, los contratos que sean necesarios para el transporte de la cosa hasta el lugar señalado. Cuando la cosa no esté claramente marcada con una dirección ni de otro modo manifiestamente asignada al contrato, el vendedor enviará al comprador un aviso de expedición y, en caso necesario, algún otro documento en que se especifique la cosa.

2. Si el vendedor no está obligado a concertar un seguro de transporte, debe proveer al comprador, a requerimiento de éste, de toda la información que sea necesaria para la celebración de tal seguro.

Artículo 22

El vendedor entregará la cosa:

a) Cuando se haya fijado una fecha o pueda determinarse ésta con arreglo al acuerdo de las partes o a los usos, en la respectiva fecha;

b) Cuando se haya fijado o pueda determinarse un plazo (por ejemplo, un determinado mes o una determinada estación) con arreglo a lo convenido por las partes o a los usos, dentro de dicho plazo en una fecha determinada por el vendedor a menos que las circunstancias indiquen que corresponde al comprador determinar la fecha;

c) En cualquier otro caso, dentro de un plazo razonable posterior a la celebración del contrato.

Artículo 23

Cuando el contrato o los usos obliguen al vendedor a entregar documentos relativos a la cosa vendida, deberá entregar dichos documentos en el momento y lugar fijados en el contrato o establecidos por los usos.

Artículos 24 a 32

(Incorporados en los artículos 41 a 48)

Artículo 33

1. El vendedor entregará mercaderías conforme a la cantidad y calidad y la designación previstas en el contrato, y envasadas o embaladas de la manera prevista en éste y que, cuando no haya incompatibilidad con el contrato,

a) Se presten a las finalidades para las cuales normalmente se utilizarían les mercancías designadas de la misma manera;

b) Se presten a la finalidad particular que expresa o implícitamente se haya hecho saber al vendedor en el momento de la celebración del contrato, salvo cuando de las circunstancias se desprenda que el comprador no confió, o que no era razonable que confiara, en la habilidad y el juicio del vendedor;

c) Posean las cualidades de una muestra o modelo que el vendedor haya presentado al comprador;

d) Estén envasadas o embaladas de la manera acostumbrada para tales mercancías.

2. El vendedor no será responsable en virtud de los incisos *a*) a *d*) del párrafo precedente por ningún defecto de las mercancías, si en el momento de la celebración del contrato el comprador conocía, o no podía desconocer, tal defecto.

Artículo 34

(Suprimido)

Artículo 35

1. El vendedor será responsable, de acuerdo con el contrato y con la presente Ley, de cualquier falta de conformidad existente en el momento de la transmisión de los riesgos, aún cuando esa falta de conformidad resulte visible solamente después de ese momento. [No obstante, si a consecuencia de una declaración de resolución o de una petición de sustitución de la cosa, la transmisión de los riesgos no se produce, la conformidad se determinará según el estado de la cosa en el momento en que los riesgos se hubieran transmitido, si la cosa hubiera sido conforme al contrato.]

2. El vendedor será también responsable de toda falta de conformidad ocurrida después del momento indicado en el párrafo 1 de este artículo y debida al incumplimiento de cualquiera de las obligaciones del vendedor, incluido el incumplimiento de la garantía expresa de que la cosa seguirá prestándose a sus finalidades ordinarias o a su finalidad particular, o de que conservará las cualidades o características especificadas durante un período especificado.

Artículo 36

(Incorporado en el artículo 33)

Artículo 37

En caso de dación anticipada, el vendedor conserva, hasta la fecha de la entrega, el derecho a entregar, ya sea la parte o la cantidad que falte, o nuevas cosas que sean conformes al contrato, o bien, a reparar cualquier defecto de las cosas dadas, siempre que el ejercicio de tales derechos no cause al comprador serios inconvenientes o gastos excesivos. El comprador, no obstante conservará el derecho a exigir la indemnización por daños y perjuicios establecida en el artículo 82.

Artículo 38

1. El comprador debe examinar la cosa o hacerla examinar dentro de un plazo breve.

2. En caso de transporte de la cosa, el examen puede aplazarse hasta que la cosa llegue al lugar de destino.

3. Si la cosa ha sido reexpedida por el comprador sin que haya tenido razonablemente la oportunidad de examinarla y el vendedor haya conocido o debido conocer, en el momento de la celebración del contrato, la posibilidad de tal reexpedición, el examen de la cosa podrá ser pospuesto hasta que ésta llegue a su nuevo destino.

Artículo 39

1. El comprador perderá el derecho de prevalerse de una falta de conformidad de la cosa si no la ha denunciado al vendedor dentro de un plazo razonable a partir del momento en que la ha descubierto o hubiese debido descubrirla. Sin embargo, si aparece posteriormente una falta que no hubiere podido ser revelada por el examen previsto en el artículo precedente, el comprador también puede prevalerse de ella, con la condición de que lo haga saber al vendedor dentro de un plazo razonable posterior al descubrimiento. [En todo caso, el comprador perderá el derecho de prevalerse de la falta de conformidad si no la hubiere denunciado al vendedor en un plazo de dos años contados a partir del día de la dación de la cosa, salvo que exista una garantía que cubra dicha falta por un plazo [mayor] [diferente].]

2. Al notificar la falta de conformidad al vendedor, el comprador debe precisar su naturaleza.

3. Cuando cualquiera de los avisos mencionados en el párrafo 1 de este artículo se haya dirigido por carta, telegrama u otro medio de comunicación apropiado, el hecho de que tal aviso se hubiere retardado o no llegare a su destino no privará al comprador de su derecho a prevalerse de él.

Artículo 40

El vendedor no puede prevalerse de las disposiciones de los artículos 38 y 39 cuando la falta de conformidad se refiere a hechos que él conocía o no podía ignorar y que no haya revelado.

Artículo 41

1. Cuando el vendedor no cumpla cualquiera de sus obligaciones con arreglo al contrato de compraventa y la presente Ley, el comprador podrá:

a) Ejercer los derechos previstos en los artículos 42 a 46;

b) Reclamar una indemnización de daños y perjuicios en los casos previstos en el artículo 82 o en los artículos 84 a 87.

2. En ningún caso el vendedor podrá obtener de un juez o de un tribunal arbitral un plazo de gracia.

Artículo 42

1. El comprador tiene derecho a exigir del vendedor el cumplimiento del contrato en la medida en que el cumplimiento específico pudiera ser exigido por el tribunal con arreglo a su propia ley respecto de contratos análogos de compraventa no regulados por la Ley Uniforme, a menos que el comprador haya actuado en forma incompatible con ese derecho declarando la resolución del contrato en virtud del artículo 44 o reduciendo el precio en virtud del artículo 45 [notificando al vendedor que saneará por sí mismo la falta de conformidad].

2. No obstante, cuando las mercaderías no guardan conformidad con el contrato, el comprador podrá exigir que el vendedor entregue mercaderías sustitutivas solamente cuando la falta de conformidad constituya una transgresión esencial y se haya enviado notificación en breve plazo.

Artículo 43

Cuando el comprador pida al vendedor que ejecute el contrato, el comprador podrá fijar un plazo suplementario de duración razonable para la entrega o para el saneamiento del defecto o de otro incumplimiento. Si el vendedor no satisface la petición dentro del plazo suplementario, o, cuando el comprador no haya fijado tal plazo, dentro de un período razonable, o si el vendedor ya antes del vencimiento del plazo pertinente declara que no satisfará la petición, el comprador podrá recurrir a todo recurso que tenga a su disposición con arreglo a la presente ley.

Artículo [*43* bis]

1. El vendedor podrá, incluso después de la fecha de entrega, remediar todo incumplimiento de sus obligaciones, si puede hacerlo sin una demora que constituya una transgresión esencial del contrato y sin causar inconvenientes o gastos excesivos al comprador, a menos que éste haya declarado resuelto el contrato con arreglo al artículo 44 o reducido el precio con arreglo al artículo 45 [o haya notificado al vendedor que él mismo remediará la falta de conformidad].

2. Si el vendedor pide al comprador que le comunique su decisión con arreglo al párrafo precedente, y el comprador no satisface este petición dentro de un período razonable, el vendedor podrá ejecutar el contrato siempre que lo haga antes del vencimiento del plazo indicado en la petición o, si no se ha indicado ningún plazo, dentro de un período razonable. Se presumirá que el aviso del vendedor de que ejecutará el contrato dentro de un período especificado incluye una petición con arreglo al presente párrafo de que el comprador le comunique su decisión.

Artículo 44

1. El comprador podrá declarar resuelto el contrato mediante notificación al vendedor:

a) Cuando el no cumplimiento por el vendedor de cualquiera de sus obligaciones según el contrato de compraventa y la presente ley constituya una transgresión esencial del contrato, o

b) Cuando el vendedor no haya entregado las mercaderías dentro de un plazo adicional fijado por el comprador de conformidad con el artículo 43.

2. El comprador perderá el derecho de declarar resuelto el contrato si no notifica al vendedor dentro de un período razonable su intención de ejercicio:

a) Cuando el vendedor no haya entregado las mercaderías [o los documentos] en la fecha señalada, después que el comprador haya sido informado de que las mercaderías [o los documentos] han sido entregadas tarde o después que el vendedor haya pedido al comprador que le comunique su decisión con arreglo al artículo [43 *bis*, párr. 2];

b) En todos los demás casos, después que el comprador haya descubierto el no cumplimiento por el vendedor o debiera haberlo descubierto o, cuando el comprador haya pedido al vendedor que ejecute el contrato, después del vencimiento del período a que se refiere el artículo 43.

Artículo 45

Cuando la cosa no sea conforme al contrato, el comprador puede declarar que se reduce el precio en la misma proporción en que se ha visto disminuido el valor de la cosa al momento de perfeccionar el contrato a causa de dicha falta de conformidad.

Artículo 46

1. Cuando el vendedor sólo ha dado una parte de la cosa, o una cantidad insuficiente, o cuando sólo una parte de la cosa dada es conforme al contrato, se aplican las disposiciones de los artículos [43, 43 *bis* y 44] en lo que se refiere a la parte o cantidad faltantes, o a las que no estén conformes con el contrato.

2. Sin embargo, el comprador puede declarar la resolución total del contrato si la violación de efectuar una entrega total y de acuerdo con el contrato constituye una transgresión esencial de éste.

Artículo 47

1. En el caso de que el vendedor ofrezca entregar la cosa antes de la fecha fijada, el comprador podrá aceptar o rechazar esa entrega.

2. Cuando el vendedor ha presentado al comprador una cantidad mayor que la prevista en el contrato, el comprador puede rechazar o aceptar la cantidad que exceda de la prevista. Si el comprador la rechaza, el vendedor no puede ser responsable más que de la indemnización de daños y perjuicios prevista en el artículo 82. Si acepta todo, o una parte de la cantidad excedente, debe pagar la cuota parte que le corresponda según el contrato.

Artículo 48

[El comprador puede ejercer los derechos que le confieren los artículos [43 a 46], incluso antes del momento fijado para la entrega, si es evidente que la cosa que se daría no es conforme al contrato.]

Artículo 49

(Suprimido)

Artículo 50

(Trasladado al artículo 23)

Artículo 51

(Suprimido)

Artículo 52

1. El vendedor debe entregar la cosa libre de derechos o reclamaciones de terceros, a menos que el comprador conviniera en aceptar la cosa sujeta a tales derechos o reclamaciones.

2. A menos que el vendedor ya conozca el derecho o la reclamación del tercero, el comprador puede denunciar al vendedor tal derecho o reclamación y pedirle que ponga remedio a ello dentro de un plazo razonable o que le entregue otra cosa libre de todo derecho o reclamación. Si el vendedor no toma dentro de ese plazo las medidas adecuadas para satisfacer la petición, su omisión constituirá una transgresión esencial del contrato.

Artículo 53

(Suprimido)

Artículo 54

(Trasladado al artículo 21)

Artículo 55

(Incorporado en los artículos 41 a 48)

Artículo 56

El comprador está obligado a pagar el precio de la cosa y a proceder a la recepción de ella en los términos establecidos en el contrato y en la presente Ley.

Artículo 57

Cuando la venta se celebra sin que el precio haya sido fijado ni se haya estipulado expresa o implícitamente un medio para determinarlo, el comprador deberá pagar el precio que el vendedor habitualmente cobrara al momento de la celebración del contrato; si no se puede determinar ese precio, el comprador deberá pagar el precio habitualmente aplicable a las mercaderías vendidas en aquel momento en circunstancias semejantes.

Artículo 58

[Cuando el precio se fija con relación al precio de la cosa, es el peso neto el que determina dicho precio en caso de duda.]

Artículo 59

1. El comprador pagará el precio al vendedor en el establecimiento de éste y en defecto de tal establecimiento en la residencia habitual del vendedor; cuando el pago debe hacerse contra dación de la cosa o de documentos, en el lugar de dicha dación.

2. Cuando a consecuencia de un cambio del establecimiento o de la residencia habitual del vendedor que sea posterior a la celebración del contrato, han aumentado los gastos relativos al pago, el vendedor soportará dicho aumento.

Artículo 60

Cuando las partes han acordado una fecha para el pago o ésta resulta de los usos, el comprador estará obligado a pagar el precio en tal fecha, sin requerirse ninguna otra formalidad.

Artículo 61

1. Si el comprador no paga el precio en las condiciones establecidas en el contrato o por la presente Ley, el vendedor tiene derecho de exigirle el cumplimiento de su obligación.

2. El vendedor no podrá exigir del comprador el pago del precio, si éste está acuerdo con los usos y fuere razonablemente posible para el vendedor la reventa de la cosa. En tal caso, el contrato se rescindirá de pleno derecho a partir de la fecha en que la reventa se efectuara.

Artículo 62

1. Cuando la falta de pago del precio en la fecha establecida constituye una transgresión esencial del contrato, el vendedor puede exigir del comprador el pago del precio o la resolución del contrato. El comprador debe hacer conocer su opción dentro de un plazo razonable, de lo contrario el contrato se resolverá de pleno derecho.

2. Cuando la falta de pago del precio en la fecha establecida no constituye una transgresión esencial del contrato, el vendedor puede otorgar al comprador un plazo suplementario de duración razonable. Si el comprador no paga el precio a la expiración del plazo, el vendedor, a su elección, puede exigir el pago del precio, o bien, dentro de un plazo breve declarar la resolución del contrato.

Artículo 63

1. En caso de resolución por falta de pago, el vendedor tendrá derecho de exigir indemnización de daños y perjuicios, en los términos de los artículos 84 a 87.

2. Cuando el contrato no se resuelve, el vendedor tendrá derecho de exigir daños y perjuicios en los términos de los artículos 82 y 83.

Artículo 64

En ningún caso podrá el comprador pedir a un juez o a un árbitro un plazo de gracia para el pago del precio.

Artículo 65

La recepción consiste para el comprador, una vez efectuada la entrega, en cumplir los actos necesarios para que la dación de la cosa sea posible y para retirar ésta.

Artículo 66

1. Cuando el incumplimiento por el comprador de su obligación de proceder a la recepción de la cosa en las condiciones fijadas en el contrato constituya una transgresión esencial del mismo, o dé al vendedor justos motivos para temer que el precio no le será pagado, el vendedor puede declarar la resolución del contrato.

2. Cuando la falta de recepción no constituye una transgresión escencial del contrato, el vendedor puede otorgar al comprador un plazo suplementario de duración razonable. Si el comprador no procede a recibir la cosa a la expiración del plazo, el vendedor puede dentro de un plazo breve declarar la resolución del contrato.

Artículo 67

1. Si en el contrato, el comprador se ha reservado el derecho de determinar ulteriormente la forma, la medición u otras modalidades de la cosa (venta para especificación), y si no ha efectuado esta especificación, ya sea en la fecha convenida expresa o tácitamente o dentro de un plazo razonable después de un requerimiento del vendedor, éste puede declarar la resolución del contrato dentro de un plazo breve, o bien, proceder a realizar la especificación de acuerdo con las necesidades del comprador, en cuanto que éstas resultaren conocidas.

2. Si el vendedor efectúa por sí mismo la especificación, debe informar al comprador los detalles de ésta y fijar un plazo razonable para que el comprador pueda realizar una especificación diferente. Si el comprador no realiza esta especificación la efectuada por el vendedor será obligatoria.

Artículo 68

1. En caso de resolución del contrato por falta de recepción de la cosa por el comprador o por no realizar éste la especificación, el vendedor tiene derecho de exigir indemnización de daños y prejuicios, en los términos de los artículos 84 a 87.

2. Si el contrato no se resuelve, el vendedor tiene derecho a exigir daños y perjuicios en los términos del artículo 82.

Artículo 69

El comprador tomará las medidas previstas en el contrato, o establecidas por los usos, por la ley o los reglamentos en vigor, con el fin de preparar o garantizar el pago del precio, tales como la aceptación de una letra de cambio, la apertura de un crédito documentado, o la prestación de una garantía bancaria.

Artículo 70

1. Si el comprador no cumple con cualquiera obligación, salvo las señaladas en las secciones I y II de este capítulo, el vendedor puede:

a) Si el incumplimiento constituye una transgresión esencial del contrato, declarar la resolución de éste siempre que lo haga dentro de un plazo breve, y demandar indemnización de daños y perjuicios en los términos de los artículos 84 a 87, o bien,

b) En cualquier otro caso, demandar daños y perjuicios en los términos del artículo 82.

2. El vendedor puede también exigir al comprador el cumplimiento de su obligación, a menos que el contrato se resuelva.

ANEXO II

Informe del Secretario General sobre obligaciones del vendedor en la compraventa internacional de mercaderías: consolidación de la labor realizada por el Grupo de Trabajo y soluciones que se sugieren para los problemas por resolver

[Reproducido como documento A/CN.9/WG.2/WP.16 en el presente Anuario, segunda parte, I, A, 2 *supra*.]

4. *Lista de documentos pertinentes que no aparecen reproducidos en el presente volumen*

Título o descripción	*Signatura del documento*
Grupo de Trabajo sobre la Compraventa Internacional de Mercaderías	
Texto de las observaciones y propuestas de los representantes de los miembros del Grupo de Trabajo sobre los artículos 56 a 70 de la LUCI	A/CN.9/WG.2/WP.15/Add.1
Texto de los estudios y propuestas de los representantes de la URSS, Japón y Austria relativos a determinadas obligaciones del vendedor	A/CN.9/WG.2/WP.16/Add.1
Observaciones del representante de Hungría sobre los artículos 24 a 32 de la LUCI	A/CN.9/WG.2/WP.16/Add.2 y Corr.1
Programa provisional	A/CN.9/WG.2/R.1
Enmiendas presentadas por Noruega para la revisión del capítulo III de la LUCI	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.1
Enmiendas propuestas por Noruega para la revisión del capítulo IV de la LUCI	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.2
Noruega: Proyecto provisional de consolidación de las disposiciones sobre sanciones generalmente aplicables al incumplimiento por el vendedor (basado en el documento A/CN.9/WG.2/WP.16, páginas 57 a 61)	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.3
Autriche et France: proposition tendant à modifier le texte français du projet d'article 33 (A/CN.9/WG.2/WP.16, pág. 22)	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.4*
Incorporación del artículo 36 en el artículo 33 de la LUCI (propuesta del Grupo de Redacción VI)	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.5
Artículo 42 (propuesta del Grupo de Redacción VI)	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.6
Estados Unidos de América: propuestas relativas al artículo 33	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.7
Artículo 35 (propuesta del Grupo de Redacción III)	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.8/Rev.1
Artículo 46 (propuesta del Grupo de Redacción VIII)	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.9
Artículo 39 (propuesta del Grupo de Redacción V)	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.10

* En francés únicamente.

Título o descripción	*Signatura del documento*
Artículo 57 (propuesta del Grupo de Redacción IX)	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.11
Informe del Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías relativo a la marcha de los trabajos de su cuarto período de sesiones	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.12 y Add.1, 2 y 3
Artículo 57 (propuesta presentada por el representante de México y el Observador por la Conferencia de La Haya)	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.13
Artículos 43 y 44 (propuesta del Grupo de Redacción VII)	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.14
Lista de participantes	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.15

B. Condiciones generales de venta y contratos tipo

*Informe del Secretario General: posibilidad de formular condiciones generales que comprendan una gama más amplia de productos (A/CN.9/78)**

INDICE

	Párrafos
I. INTRODUCCIÓN	1–5
II. MÉTODO DE ANÁLISIS Y ESTRUCTURA DEL ESTUDIO	6–9
III. ANÁLISIS DE LAS CONDICIONES GENERALES DE VENTA PARA CEREALES DE LA CEPE	10–23
A. Observaciones generales	10–12
B. Contratos recíprocos y no recíprocos	13–14
C. Condición garantizada a la carga y condición garantizada a la descarga (*rye terms*); peso determinado a la carga y peso determinado a la descarga (*full out-turn*)	15–16
D. Modo de transporte: Marítimo, por vías navegables interiores y por ferrocarril	17–21
E. C.I.F., F.O.B. y otros términos comerciales tipo	22
F. Observaciones generales sobre las condiciones generales de la CEPE	23
IV. ANÁLISIS DE LAS DISPOSICIONES CONTENIDAS EN DIFERENTES FORMULARIOS DE CONDICIONES GENERALES	24–180
A. Formación del contrato	30–36
B. Licencias	37–40
C. Impuestos, derechos de aduanas y gravámenes	41–43
D. Cantidad: tolerancia; determinación de la cantidad entregada	44–49
E. Calidad de las mercaderías y su comprobación	50–55
F. Embalaje	56–57
G. Lugar y momento de la entrega	58–68
H. Términos comerciales	69–76
I. Seguros	77–81
J. Documentación	82–86
K. Transporte de las mercaderías	87–89
L. Datos referentes al transporte marítimo, instrucciones, notificaciones, fecha de embarque	90–99
M. Garantía	100–106
N. Transmisión del riesgo	107–112
O. Pago	113–127
P. Notificación de reclamaciones	128–134
Q. Acciones por incumplimiento respecto de la entrega	135–153
R. Recursos por falta de conformidad de las mercaderías	154–160
S. Recursos por incumplimiento de otras obligaciones	161–163
T. Recursos del vendedor en caso de demora en el pago por el comprador	164–166
U. Exoneración	167–178
V. Otras disposiciones	179–180
V. CONCLUSIONES Y TRABAJOS FUTUROS	181–200

*Anexos***

	Página
I. Formularios tipo de contrato para la venta de cereales preparados con los auspicios de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas	101
II. Lista de condiciones generales analizadas en la parte IV del informe	102

I. INTRODUCCIÓN

1. En su tercer período de sesiones, la Comisión pidió al Secretario General:

"Que inicie un estudio sobre la posibilidad de formular condiciones generales que comprendan una gama más amplia de productos. Este estudio debería

* 16 de marzo de 1973.

** Adjuntos en el idioma original solamente.

tener en cuenta, entre otras cosas, las conclusiones que figuran [en el informe sobre la marcha de los trabajos que sería presentado al cuarto período de sesiones] mencionado en el párrafo 1 *supra*, y el análisis de las condiciones generales de la Comisión Económica para Europa que presentará el Japón"[1].

2. Atendiendo a esta petición, el Secretario General presentó a la Comisión en su cuarto período de sesiones un informe que contenía la primera fase del estudio sobre la posibilidad de formular condiciones generales que comprendan una gama más amplia de productos[2]. Esta fase del estudio tenía por objeto identificar y analizar las cuestiones tratadas en las condiciones generales, cuyo texto aparece en el documento A/CN.9/R.6.

3. A la luz de este informe, la Comisión pidió al Secretario General "que continúe su estudio sobre la posibilidad de formular condiciones generales que comprendan una gama más amplia de productos y que lo presente a la Comisión, de ser posible, en su quinto período de sesiones"[3].

4. En respuesta a esta decisión, el Secretario General presentó a la Comisión en su quinto período de sesiones un informe sobre la marcha de los trabajos de la segunda fase del estudio mencionado[4]. Sobre la base de este informe la Comisión pidió al Secretario General:

"que presente a la Comisión en su sexto período de sesiones un estudio final sobre la posibilidad de preparar condiciones generales que comprendan una gama más amplia de mercaderías y que, en la medida de lo posible, inicie la preparación de directrices sobre este tema y de un proyecto de esas condiciones generales"[5].

5. El presente informe completa el estudio de viabilidad antes mencionado. El Secretario General ha terminado también la preparación de un primer proyecto de condiciones generales "generales". No obstante, se consideró que por las razones indicadas en el párrafo 198 *infra*, este proyecto no debía presentarse a la Comisión hasta que se celebrasen consultas con las asociaciones comerciales y otras organizacions interesadas de las distintas regiones del mundo, y se efectuase una revisión del proyecto teniendo en cuenta estas consultas.

II. Método de análisis y estructura del estudio

6. Se recordará que el objetivo principal de la primera fase del estudio de viabilidad, presentado a la Comisión en su cuarto período de sesiones, era identificar las cuestiones de que tratan las condiciones generales existentes que son aplicables a una amplia gama de productos. Se recordará también que como consecuencia de dicho estudio el Secretario General llegó a las siguientes conclusiones provisionales:

a) Que si bien no todas las cuestiones señaladas en el estudio aparecían en todas las formulaciones de condiciones generales o se referían a todos los tipos de productos, esta circunstancia no impedía de por sí la inclusión de tales cuestiones en un esquema de condiciones generales "generales". En los casos en que una disposición fuese adecuada solamente para un producto determinado o para una categoría de productos, en el texto de las condiciones generales podría establecerse que tal disposición era de aplicabilidad restringida.

b) Que era innecesario redactar condiciones generales separadas para las compraventas en régimen F.O.B. o C.I.F., ya que la interpretación de estos términos comerciales alternativos podía incluirse en un conjunto de condiciones generales; de esta forma las partes acordarían qué término debería aplicarse a su contrato, en vez de convenir el formulario que debería regir el mismo.

c) Que la posibilidad de elaborar condiciones generales "generales" no dependía de que se tomase en este momento la decisión sobre qué cuestiones deberían abarcarse en tal esquema, sino de la posibilidad de elaborar una formulación sobre cuestiones básicas que pudiera incluirse en condiciones generales de aplicabilidad no restringida.

7. Para poner a prueba la validez de estas conclusiones provisionales, el presente estudio analiza una serie de condiciones generales relativas a diferentes tipos de productos. Este análisis tiene una doble finalidad:

a) Comparar las cuestiones tratadas en las condiciones generales "generales" con las cuestiones tratadas en las condiciones generales de alcance limitado, y

b) Comparar las estipulaciones contenidas en ambos tipos de condiciones generales con objeto de disponer de fuentes adecuadas para redactar disposiciones uniformes sobre las distintas cuestiones tratadas que sean aplicables a todos los productos o a una amplia gama de ellos.

8. Con este fin, en la parte III del presente informe se analizan las disposiciones de las condiciones generales de venta para cereales de la CEPE (condiciones generales Nos. 1A a 8B), y a partir de este análisis se sacan conclusiones que se tendrán en cuenta al examinar la posibilidad y conveniencia de redactar condiciones generales "generales".

9. En la parte IV del presente estudio se prosigue este análisis, comparando las formulaciones antes mencionadas con las condiciones generales relativas a otros productos agrícolas, a productos agrícolas elaborados, a la madera, el caucho, a los minerales y a diferentes tipos de productos manufacturados y para las industrias mecánicas. En el anexo II figura la lista de estas condiciones generales. En la parte V del presente estudio se exponen las conclusiones finales y se hacen ciertas recomendaciones respecto de la labor futura sobre el tema de las condiciones generales de venta y los contratos tipo.

---

[1] Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su tercer período de sesiones (1970), *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo quinto período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8017), párr. 102 *b*), Anuario de la CNUDMI, vol. I: 1968–1970, segunda parte, III, A.

[2] A/CN.9/54, Anuario de la CNUMI, vol. II: 1971, segunda parte, I, B, 1.

[3] Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su cuarto período de sesiones (1971), *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo sexto período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8417), párr. 106, Anuario de la CNUDMI, vol. II: 1971, primera parte, II, A.

[4] A/CN.9/69.

[5] Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones (1972), *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo séptimo período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8717), párr. 43, Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, primera parte, II, A.

III. ANÁLISIS DE LAS CONDICIONES GENERALES DE VENTA PARA CEREALES DE LA CEPE

A. *Observaciones generales*

10. La Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) ha redactado 16 formularios diferentes para la compraventa de cereales. Ocho de éstos se refieren a las compraventas en régimen C.I.F. (marítimo), dos a las compraventas en régimen F.O.B. (marítimo), otros dos a las compraventas por ferrocarril y los cuatro restantes se refieren a las compraventas por vías navegables interiores (dos en régimen C.I.F. y dos en régimen F.O.B.). La lista de todas estas condiciones generales figura en el anexo I a este informe.

11. Cabe advertir que las condiciones generales de venta para cereales de la CEPE tratan de diversas formas y con mayor detalle las mismas cuestiones que se señalaron en el estudio preliminar[6] salvo dos excepciones relativas a la transmisión de la propiedad y a la formación del contrato. No obstante, debe señalarse que en estos formularios de la CEPE no se necesita prever lo relativo a la formación del contrato, pues han sido redactados como formularios tipo de contrato y no como condiciones generales.

12. Las estipulaciones de las distintas condiciones generales de venta para cereales de la CEPE son semejantes con excepción de algunas diferencias, la mayoría de las cuales vienen determinadas con las características específicas del modo de transporte o de los términos comerciales elegidos, es decir: C.I.F. o F.O.B., recíproco o no recíproco, etc. Estas diferencias se exponen en los párrafos 13 a 22 *infra*.

B. *Contratos recíprocos y no recíprocos*

13. Las condiciones generales de la CEPE distinguen entre contratos recíprocos y no recíprocos, de forma que cuando la calidad de las mercaderías entregadas no corresponde a la calidad convenida:

a) Si el contrato es recíproco, el comprador tiene derecho a una indemnización si la calidad es inferior a la convenida y está obligado a pagar al comprador una indemnización si la calidad es superior a la convenida;

b) Si el contrato es no recíproco, el comprador tiene derecho a una indemnización si la calidad es inferior a la convenida, pero no está obligado a pagar al vendedor esta indemnización si la calidad es superior.

14. Por consiguiente, todos los contratos recíprocos contienen estipulaciones adicionales en cuya virtud el comprador deberá pagar al vendedor cierta indemnización si la calidad real de las mercaderías entregadas es superior a la calidad convenida en el contrato.

C. *Condición garantizada a la carga y condición garantizada a la descarga (rye terms); peso determinado a la carga y peso determinado a la descarga (full out-turn)*

15. Los términos mencionados en el epígrafe indican, primero, si la condición de las mercaderías se garantiza en el puerto de carga o bien en el puerto de descarga (*rye terms*), y segundo, si el peso final se determina en el puerto de carga o bien en el puerto de descarga (*full out-turn*). Las disposiciones relativas a estos términos varían en consecuencia.

16. Cabe observar que para el transporte marítimo en régimen C.I.F. se han redactado formularios específicos para cada una de las dos posibilidades antes mencionadas. En cambio, no existen formularios separados para el transporte por vías navegables interiores o por ferrocarril. En estos dos últimos casos, los formularios contienen un espacio en blanco que debe ser llenado por las partes para indicar el lugar (de carga o de descarga) en que se determinará el peso y la condición de las mercaderías.

D. *Modo de transporte: marítimo, por vías navegables interiores y por ferrocarril*

17. Las condiciones generales de la CEPE que estamos examinando tratan sólo de tres modos de transporte, a saber: marítimo, por vías navegables interiores y por ferrocarril. No tratan de otros modos de transporte tales como el transporte aéreo o el transporte por carretera.

18. Como se indicó en el párrafo 10 *supra*, en el caso del transporte marítimo y del transporte por vías navegables interiores hay formularios distintos para las compraventas efectuadas en régimen C.I.F. y en régimen F.O.B. Así pues, no hay formularios de contrato para otros términos comerciales utilizados en los contratos internacionales que estipulan transporte marítimo o por vías navegables interiores, tales como *"C. and F."* (costo y flete) "sobre muelle", "sobre buque" y FAS (franco al costado del buque).

19. No se han redactado formularios separados para los distintos términos comerciales utilizados en los casos de transporte por ferrocarril. Por tanto, los mismos formularios son aplicables a las compraventas concertadas sobre la base de condiciones tales como "franco sobre vagón", "transporte pagado hasta", "transporte pagado hasta el punto designado de la frontera del país exportador" y "entregado en".

20. Existen varias deferencias entre las estipulaciones contenidas en los distintos formularios relativos al transporte marítimo, al transporte por vía navegable interior y al transporte por ferrocarril que derivan directamente de las diferencias entre los modos de transporte. Entre éstas figuran las siguientes:

a) Los formularios de contrato que prevén transporte marítimo contienen disposiciones relativas a la carga de las mercaderías como por ejemplo las que indican el tipo de buque que debe utilizarse, a posibilidad de efectuar cambios de ruta, y la carga mínima que puede transportarse en un buque. Ni los formularios de contratos que prevén transporte por vía navegable interior ni tampoco los que prevén transporte por ferrocarril contienen este tipo de estipulaciones.

b) En los contratos que prevén transporte marítimo, las partes convienen determinar el peso de las mercaderías mediante comprobación conjunta y si *el comprador* no se presenta en esa ocasión, el peso señalado en el conocimiento de embarque se considerará definitivo. En los contratos de venta que prevén transporte por vía navegable interior, si *alguna de las partes* no se presenta para determinar el peso, la operación

[6] A/CN.9/54, sección D, Anuario de la CNUDMI, vol. II: 1971, segunda, parte, I, B, 1.

será llevada a cabo bien por pesadores jurados o de conformidad con la costumbre del puerto de carga. En el caso del transporte por ferrocarril, si *alguna de las partes* está ausente, el peso establecido por la empresa ferroviaria se considerará definitivo.

c) En los contratos de venta que prevén transporte marítimo, el plazo dentro del cual el vendedor tiene que informar al comprador de la fecha de carga va de dos días laborables a diez días civiles, según cual sea el punto de carga y/o el punto de descarga. En los contratos que prevén transporte por vía navegable interior el plazo es de dos a cinco días laborables, según que la distancia entre el puerto de carga y el puerto de descarga exceda o no de 200 kilómetros. En los contratos que prevén transporte por ferrocarril el plazo es de un día laborable o el que hayan convenido las partes.

21. Por otra parte, las estipulaciones de estos formularios tienen diferencias que no parecen directa o necesariamente relacionadas con el modo de transporte utilizado. Cabe mencionar las siguientes:

a) En el contrato que prevé transporte marítimo, el vendedor tiene derecho a una tolerancia en el peso de la carga que asciende al 10% para la carga a granel, y al 5% para los bultos. En el contrato que prevé transporte por vía navegable interior, la tolerancia máxima asciende al 5% y en el contrato con transporte por ferrocarril al 2%.

b) En los contratos que prevén transporte marítimo en régimen C.I.F., hay estipulaciones sobre la propiedad y disposición de las cajas en que se entregan las mercancías. Este tipo de estipulación no figura ni en los contratos que prevén transporte fluvial o por ferrocarril (C.I.F. y F.O.B.) ni en los contratos que prevén transporte marítimo F.O.B.

c) En el contrato que prevé transporte marítimo C.I.F., si el comprador ejerce su derecho a rechazar las mercaderías, no tendrá derecho a exigir la sustitución de las mercaderías ni a otra acción o recurso que normalmente se conceda a la parte inocente. En el caso de los contratos que estipulan transporte fluvial o por ferrocarril C.I.F., no existe tal limitación y la cuestión de las acciones que puedan ejercerse es sometida a arbitraje si las partes no llegan a un acuerdo al respecto.

d) En tanto que los contratos que prevén transporte marítimo o por vía navegable interior definen las expresiones "embarque inmediato" como seis días laborables y "embarque pronto" como 21 días civiles, los contratos con transporte por ferrocarril definen la "expedición inmediata" como cuatro días y la "expedición pronta" como ocho días. En el caso de los contratos que prevén transporte marítimo o fluvial, estos plazos corren a partir de la fecha del contrato, y en el caso de los contratos con transporte por ferrocarril, a partir del recibo por el vendedor de las instrucciones del comprador para que expida las mercancías.

e) Los contratos que prevén transporte por ferrocarril, además de los términos mencionados en el párrafo *d*) *supra*, definen también las expresiones siguientes: expedición "disponible", expedición "a fecha fija", expedición "escalonada durante varios meses", y expedición "escalonada durante un solo mes". Estas expresiones no aparecen en los otros dos tipos de contratos.

E. *C.I.F., F.O.B. y otros términos comerciales tipo*

22. Las principales diferencias entre los términos comerciales tipo C.I.F., F.O.B. y por ferrocarril, tal como se utilizan en las Condiciones Generales para Cereales de la CEPE, son como sigue:

a) En los contratos C.I.F. y por ferrocarril, el *vendedor* tiene derecho a una tolerancia en el embarque, mientras que en los contratos F.O.B. es el *comprador* quién puede reclamar esa tolerancia.

b) Los contratos C.I.F. contienen disposiciones concretas relativas al embarque, por ejemplo, el tipo de buque, cláusulas de cambio de ruta, etc. Los contratos F.O.B. no contienen esas cláusulas y, en cambio, contienen disposiciones relativas a las obligaciones del comprador de proporcionar el buque o espacio en éste.

c) Los contratos C.I.F. contienen disposiciones relativas a los documentos que el vendedor debe presentar al comprador, tanto en cuanto al tipo de documentos como al momento de la presentación. Se encuentran disposiciones similares en los contratos por ferrocarril; la diferencia se refiere sólo al tipo de documentos que deben presentarse. Los contratos F.O.B. no especifican los documentos que deben presentarse.

d) Los contratos C.I.F. contienen también disposiciones detalladas sobre el tipo de seguro que el *vendedor* debe tomar, mientras que en los contratos F.O.B. es el *comprador* quién debe tomar los seguros. En los contratos por ferrocarril se deja un espacio en blanco para el acuerdo de las partes sobre esta cuestión.

e) Los formularios para contratos C.I.F. contienen una disposición en el sentido de que la *descarga* de las mercaderías se hará por cuenta del comprador. No existe ninguna disposición de esta naturaleza en los contratos F.O.B. y por ferrocarril. Sin embargo, los contratos F.O.B. dejan un espacio en blanco para el acuerdo de las partes sobre las condiciones de la *carga*.

f) Los contratos C.I.F. y por ferrocarril contienen una disposición por la que se permite al *vendedor* que extienda el plazo permitido para el embarque, mientras que en los contratos F.O.B. es el comprador quien disfruta de este derecho.

g) Según se menciona en el párrafo 21 *c*) *supra*, cuando el comprador ejerce su derecho de rechazar las mercaderías, no tiene, en los contratos C.I.F., ningún otro recurso, mientras que en los contratos por ferrocarril toda medida adicional está sujeta a acuerdo o arbitraje. En los contratos F.O.B., no existe ninguna limitación de esta índole.

F. *Observaciones generales sobre las condiciones generales de la CEPE*

23. A la luz del análisis que precede de las condiciones generales de la CEPE relativas a cereales, pueden hacerse las siguientes observaciones generales:

a) Estas condiciones generales no son lo suficientemente amplias para abarcar todos los términos comerciales empleados en las ventas internacionales de cereales, ni se ocupan de todas las formas de transporte. (Véanse los párrs. 17 y 18.) Esto significa que si las partes desean usar términos distintos de F.O.B. o C.I.F., o si desean que las mercaderías se transporten por medios distintos del marítimo, las vías navegables interiores o el ferrocarril, las condiciones generales de la CEPE no pueden utilizarse para ese efecto. Parecería

por tanto que condiciones generales que abarcaran todas las formas de transporte y todos los términos comerciales o una gran variedad de ellos serían más útiles para la comunidad mercantil.

b) Las diferencias entre las disposiciones de las distintas condiciones generales que se examinan no parece justificar el uso de formularios de contrato diferentes para cada término comercial, condición o forma de transporte. Parecería asimismo que la multiplicidad de esos formularios podría reducirse convenientemente incluyendo las distintas disposiciones relativas a los diversos términos comerciales, condiciones o formas de transporte en una serie de condiciones generales. El hecho de que este método se haya utilizado ampliamente con respecto a los términos comerciales y condiciones utilizados en los formularios relacionados con el transporte por ferrocarril parece indicar que este sistema es posible. Si se utiliza este método las partes deberán indicar qué término, condición o forma de transporte desean emplear en lugar de elegir el formulario apropiado de entre los 16 formularios diferentes que proporciona actualmente la CEPE. El peligro de la incertidumbre que podría crearse si las partes no indicaran qué término, condición o forma de transporte debe emplearse puede evitarse mediante una disposición en el formulario unificado que prevea esa posibilidad.

c) El hecho de que algunas disposiciones que no guardan una relación directa o necesaria con la forma de transporte o los términos comerciales elegidos figuren sólo en algunos formularios y no en otros parece ser casual; por ejemplo, las disposiciones mencionadas en los párrafos 21 *a*) y *b*) y el comienzo del plazo mencionado en el párrafo 21 *d*). De ser así, podría ser aconsejable que las mismas disposiciones se incluyeran en todos los formularios, excepto cuando las disposiciones fueran aplicables solamente a algún formulario que se ocupara de una forma de transporte, un término comercial o una condición específica.

d) El hecho de que se hayan preparado condiciones generales diferentes para formas de transporte y/o términos comerciales diferentes no parece justificar una diferencia en los recursos de que dispone el comprador en caso de rechazo (véase el párr. 21 *c*) *supra*). La uniformidad de las disposiciones relativas a los derechos y obligaciones de las partes, siempre que fuera posible, facilitaría mucho su comprensión de esos derechos y obligaciones y coadyuvaría con ello a evitar malentendidos y conflictos.

IV. Análisis de las disposiciones contenidas en diferentes formularios de condiciones generales

24. Como se indicó en el párrafo 9 *supra*, esta parte del presente informe analiza las disposiciones sobre distintos temas que figuran en varias condiciones generales. En el anexo II *infra* se enumeran las condiciones generales analizadas en este informe. Como se observará se dividen en cinco categorías principales:

A. Condiciones generales "generales".

B. Condiciones generales relativas a todos los productos agrícolas o a un grupo de ellos.

C. Condiciones generales relativas a un grupo de productos no agrícolas.

D. Condiciones generales relativas a un producto agrícola determinado.

E. Condiciones generales relativas a productos no agrícolas concretos.

25. En el anexo se indican símbolos para identificar cada formulación. Las nueve condiciones generales "generales" (categoría A, *supra*) se identifican como A.1, A.2, etc.; las 18 condiciones generales relativas a todos los productos agrícolas o a un grupo de ellos (categoría B *supra*) se identifican como B.1, B.2, etc. En este informe todas las condiciones generales se mencionarán por sus símbolos de identificación y no por sus títulos.

26. Las cuestiones tratadas en esta parte del presente informe no están necesariamente incluidas en todas las condiciones generales enunciadas en el anexo II. Sin embargo, la mayoría de ellas figuran en muchas de las formulaciones que se examinan. Las restantes cuestiones se tratan porque se juzgaron importantes, aunque aparezcan sólo en unas pocas formulaciones.

27. Debe señalarse que las disposiciones analizadas en esta parte del informe se refieren más o menos a las mismas cuestiones identificadas en el estudio anterior contenido en el documento A/CN.9/54*. Sin embargo, algunas de las cuestiones identificadas en ese documento se tratan en el presente estudio bajo otro título o se han dividido en dos o más títulos.

28. Debe señalarse igualmente que las referencias a las formulaciones indicadas *infra* son meramente ilustrativas y no exhaustivas.

29. No obstante, este análisis no se ocupa de disposiciones concretas que sólo son aplicables a un producto determinado, tales como las disposiciones relativas al contenido de humedad permitido o a la capacidad de germinación requerida en ciertos productos agrícolas.

A. *Formación del contrato*

30. Las cuestiones relativas a la formación del contratos tipo (en contraste con las condiciones gene- ej., A.3, B.16, B.20, C.1, C.3, C.5, D.1, E.1, E.2). Los contratos tipo (en contraste con las condiciones generales) suelen no contener tales disposiciones; p. ej., los formularios de contrato preparados por la Comisión Económica para Europa para la compraventa de cereales (B.16, B.17, B.18, B.19).

31. Las principales cuestiones relativas a la formación de los contratos tratadas en las formulaciones que se examinan son: el efecto obligatorio de la oferta, el momento de aceptación, el efecto de las negociaciones previas a la celebración del contrato, la forma del contrato y, finalmente, la validez de las actuaciones de los corredores y agentes.

32. Con respecto al efecto obligatorio (es decir, la irrevocabilidad) de la oferta hay algunas diferencias en las soluciones adoptadas. Según la formulación A.3, todas las ofertas se consideran obligatorias para el oferente a menos que en la oferta se indique expresamente lo contrario; en la formulación B.6, por el contrario, se indica que las ofertas se entienden siempre

* Anuario de la CNUDMI, vol. II: 1971, segunda parte, I, B, 1.

"sin compromiso"; la formulación B.20 evita los extremos al declarar que las ofertas enviadas por telegrama o télex son firmes mientras que las enviadas por escrito no son obligatorias.

33. En algunas formulaciones la oferta se considera aceptada en el momento en que el destinatario la acepta por escrito (C.1, C.2, C.4) y según otras en el momento en que el oferente recibe la aceptación (A.3, E.1, E.2).

34. En las formulaciones B.16, B.17, B.18, B.19, E.1, E.2 y E.5 se dispone que tras la formación del contrato todas las negociaciones previas, orales o escritas, contrarias al contrato cesarán de surtir efecto. Según la formulación A.3, todas esas negociaciones, sean o no contrarias al contrato, son nulas e inválidas.

35. Algunas formulaciones exigen que el contrato sea por escrito (A.3, C.3). Otras reconocen las transacciones orales pero exigen una confirmación escrita. Según las formulaciones B.16 y B.20, sólo las confirmaciones escritas son válidas, mientras que en la formulación C.8 la falta de confirmación del contrato por escrito no afecta su validez.

36. En algunas formulaciones se prevé igualmente la validez de las acciones de intermediarios o agentes. En virtud de algunas de estas formulaciones el contrato puede concertarse y firmarse por un representante o agente debidamente autorizados (E.1, E.2), según otras, tales contratos sólo pueden considerarse válidos si los confirma el principal (B.6, C.3, C.5). La formulación D.1 requiere que el intermediario revele en todo caso los nombres del comprador y del vendedor a la otra parte; por otra parte, en la formulación D.2 se indica que esto sólo procede en ciertos casos determinados.

B. *Licencias*

37. Las cuestiones siguientes se tratan bajo el título de licencias: qué parte debe obtener la licencia de exportación o importación y los efectos de la demora, negativa o revocación de una licencia por la autoridad gubernamental.

38. En muchas formulaciones (p. ej., B.16, B.18, B.19, B.20, D.3, E.3, E.6) se exige que cada parte obtenga la licencia requerida en su país. Otras formulaciones (p. ej., A.1, con respecto a los contratos C.I.F., C.&F., sobre buque, y FCP, A.2 y B.17) disponen únicamente que las licencias de exportación debe obtenerlas el vendedor y las licencias de importación, el comprador. En otras formulaciones (A.1, respecto de los contratos F.O.R., FAS y sobre muelle, A.2, A.9, B.1, respecto de los contratos en cuyo precio están incluidos los aranceles, y D.8), según el término comercial utilizado, se dispone que el vendedor tiene que facilitar la licencia de importación y el comprador, la licencia de exportación.

39. En la mayoría de las condiciones generales, la demora, la denegación o la revocación de la licencia correspondiente por la autoridad gubernamental, permite a ambas partes cancelar el contrato (B.6, B.20, E.3, E.6) o considerarlo nulo e inválido (A.9, C.1). Sin embargo, las formulaciones E.1 y E.2 distinguen entre los efectos de la denegación, la demora y la revocación. En caso de demora, el contrato se considera nulo e inválido; la denegación y la revocación después de fletado el buque o de haber despachado las mercancías se considera como motivo de indemnización, mientras que la revocación de la licencia antes de fletar el buque o de despachar las mercaderías, da lugar a un derecho de rescisión del contrato.

40. Una solución radicalmente diferente se adopta en todas las condiciones generales de la CEPE para la venta de cereales (p. ej., B.16, B.17, B.18, B.19). En estas condiciones generales se considera como incumplimiento de contrato la no obtención de la licencia requerida por la razón que sea excepto en caso de una prohibición general de importar o exportar impuesta después de la celebración del contrato.

C. *Impuestos, derechos de aduanas y gravámenes*

41. Todas las condiciones generales que no han sido establecidas para la compraventa en términos comerciales concretos (p. ej., A.3, A.8, B.4, B.5, D.4, D.6, E.1, E.2, E.4, E.5) así como las basadas en los términos comerciales F.O.B., C.&F., o C.I.F. (A.1, B.2, B.3, B.8, B.16, B.17, B.18, D.3, D.5, D.7), disponen que los impuestos, derechos de aduanas y gravámenes que se producen en el país del vendedor o en el país de origen ha de pagarlos el vendedor, y los que se generen en el país del comprador o el país de destino, ha de sufragarlos el comprador.

42. En virtud de las condiciones generales establecidas para la venta en términos concretos que no sean F.O.B., C.&F., o C.I.F., la cuestión de qué parte es responsable del pago de los impuestos, derechos de aduana y gravámenes depende de las características del término comercial de que se trate. De este modo, en las condiciones generales F.O.R. y en fábrica (A.1) o sobre frontera (A.2), el comprador tiene que pagar los impuestos, derechos de aduana y gravámenes originados en el país de despacho o expedición. En las condiciones generales "entregado . . ." (A.2 y B.2), el vendedor tiene también que pagar los impuestos, aranceles y gravámenes originados en el país de destino. En el caso de venta sobre vagón (B.1) o sobre buque (A.1), parece aplicarse la disposición respecto F.O.B., C.&F. y C.I.F. mencionada en el párrafo anterior.

43. Las condiciones generales que tratan de las fluctuaciones en la tasa de aranceles, impuestos y gravámenes, estipulan (con una excepción) que tales fluctuaciones debe soportarlas el comprador (A.8, D.1, D.4, D.5); la formulación D.8 dispone que el comprador no se ve afectado por las fluctuaciones en los impuestos, aranceles y gravámenes originalmente pagaderos por el vendedor.

D. *Cantidad: tolerancia; determinación de la cantidad entregada*

44. La mayoría de las condiciones generales elaboradas para la compraventa de mercaderías a granel, permiten al vendedor o al comprador, según cual de los dos proporcione los medios de transporte, entregar, o exigir la entrega de mercaderías, según sea el caso, más o menos de la cantidad convenida, dentro de ciertos límites. En la mayoría de estas condiciones generales (p. ej., A.5, B.2, B.4, B.5, B.8, B.10, B.11, D.9, D.10, etc.) el margen máximo tolerado es el 5%. En

otras condiciones generales, el margen máximo tolerado varía entre el 2% y el 15% (p. ej., B.14, B.15, B.19, D.4, E.3, E.5, E.6). En ciertas formulaciones el porcentaje tolerado depende de si la cantidad se declara ser "alrededor de", "más o menos" o "aproximadamente" (B.1, C.7, C.9, D.20), o se envía como "carga completa" (p. ej., B.9).

45. Cuando se reconoce el margen de tolerancia, en virtud de algunas formulaciones (B.6, B.7, B.13, B.14, B.15, B.16, B.17), al exceso o defecto en la cantidad entregada se le aplica el precio estipulado en el contrato, mientras que en otras formulaciones, se aplica en parte el precio del contrato y, en parte, el precio de mercado (B.11, B.18, B.19).

46. Muchas condiciones generales incluyen disposiciones que tratan de la determinación de la cantidad de las mercaderías efectivamente entregadas. Estas condiciones generales difieren en cuanto a si esta cantidad debe determinarse en el momento del envío o en el momento de la recepción. De este modo, las formulaciones A.3, B.1, B.2, B.16, B.17, C.9, disponen que la cantidad debe determinarse en el momento del envío, mientras que las formulaciones B.4, B.5, B.12, D.6, D.7, D.9, D.10, exigen que la cantidad se determine en el momento de la descarga de las mercaderías. Sin embargo, algunas condiciones generales, por ejemplo, B.18, B.19 y D.3, dejan expresamente la cuestión sometida al acuerdo de las partes.

47. Varias condiciones generales disponen que la cantidad debe determinarla una autoridad pública u organismo independiente determinados, por ejemplo, B.2, B.4, B.10, D.9, D.10 y C.9. Varias formulaciones disponen que el vendedor o el comprador, según sea el caso, tienen derecho a presenciar o supervisar la determinación de la cantidad que tiene lugar en el país de la otra parte (B.4, B.5, B.8, D.3, D.7, D.9, D.10 y C.9).

48. Otras formulaciones disponen que la cantidad indicada en el conocimiento de embarque o talón de ferrocarril se considerará como la cantidad efectivamente entregada (A.3, B.1, B.8, B.16, B.17, B.19 y D.3). En algunas condiciones generales se prevé igualmente la posibilidad de que las partes o su representante determinen conjuntamente la cantidad entregada (B.1, B.16, B.17, B.18 y B.19).

49. Algunas condiciones generales contienen disposiciones para la determinación de la tara y para que se deduzca del peso de la cantidad entregada un cierto porcentaje correspondiente a la tara (B.1, B.2, B.3, D.3 y C.7).

E. *Calidad de las mercaderías y su comprobación*

50. La mayoría de las condiciones generales relativas a los productos agrícolas disponen que las mercaderías entregadas deben tener una calidad comercial corriente (A.3, B.1, B.7, B.11, B.14, B.15, B.16, B.17, B.18, B.19, D.1, D.6, D.9, D.10). Otras condiciones generales exigen que las mercaderías estén en buen estado para el comercio (B.4, B.20, D.2). Con respecto a los productos no agrícolas, algunas formulaciones disponen que las mercaderías deben ajustarse "a los patrones habituales en el país de exportaciones con respecto a la calidad, variedad, tamaño o marcas" (E.1) o que estos requisitos corresponden a las mercaderías usualmente entregadas por el vendedor (E.3) o "la calidad media usual vigente en el país del vendedor para la entrega del tipo determinado de mercaderías y correspondiente a su finalidad" (A.3).

51. Varias condiciones generales establecen que en caso de compraventa por muestra, las mercaderías deben corresponder exactamente a la muestra, mientras que en el caso de compraventa por muestra tipo, la correspondencia sólo necesita ser aproximada (B.20, C.7, C.8, C.9, D.3).

52. Algunas condiciones generales requieren que el vendedor proporcione al comprador prueba de la calidad de las mercaderías mediante una declaración u otro certificado adecuado (A.1, A.3, B.20). Según la formulación A.8, el vendedor tiene que presentar el certificado a instancia del comprador. En virtud de las formulaciones C.2 y C.4, la comprobación de la calidad debe hacerse en la fábrica del vendedor en presencia del comprador.

53. En muchas condiciones generales se prevé que el comprador o su agente verifiquen la calidad de las mercaderías en el momento y lugar de envío (p. ej., B.8, B.17, B.18, B.19 y D.8). Otras formulaciones requieren que dicha verificación se realice en el lugar de destino (A.6, B.11, B.12, B.20, B.21, D.3, D.19). Con arreglo a algunas de estas condiciones generales, el lugar de verificación también puede determinarse por acuerdo de las partes (B.16, B.17, B.18, B.19, E.2).

54. Varias condiciones generales disponen que cuando las partes se pongan de acuerdo sobre el método de inspección o cuando ésta sea llevada a cabo por determinado organismo oficial, las conclusiones serán definitivas y no podrán ser impugnadas por las partes, p. ej., A.4, A.9, B.16, B.17, B.18, B.19, E.1.

55. En su mayoría, las condiciones generales relativas a los productos agrícolas contienen disposiciones que requieren la verificación de la calidad mediante muestras. El método para tomar las muestras, así como su examen, están regulados por minuciosas disposiciones que, en muchos aspectos, difieren entre sí (D.7, B.9, B.10, B.20, B.21, B.11, B.8, D.3). En la formulación C.9 hay disposiciones análogas que se refieren a la venta de aceites vegetales y animales, grasas, etc.

F. *Embalaje*

56. En varias formulaciones se deja a las partes la cuestión de determinar, mediante mutuo acuerdo, la forma de embalaje (B.2, B.3, B.8, B.16, B.17, B.18, B.19). No obstante, en varias condiciones generales se determina la forma de embalaje mediante remisión a lo acostumbrado en esas circunstancias (A.1, A.2, A.3, C.8). La formulación A.3 requiere que el embalaje se realice de tal modo que garantice la seguridad de las mercaderías durante el transporte y la manipulación habitual. Unas pocas formulaciones relativas a los productos básicos agrícolas disponen que las mercancías deben entregarse en bolsas cuyas características se especifican (B.5, B.6, B.20).

57. Varias condiciones generales contienen también una disposición que establece que el material de embalaje es de propiedad del comprador, y que el

costo del embalaje va incluido en el precio (p. ej., B.16, C.1, C.2, C.4, C.5).

G. *Lugar y momento de la entrega*

58. En unas pocas condiciones generales se dispone que la entrega se efectúa o bien dando las mercaderías al comprador o informándole de que éstas han sido puestas a su disposición (C.3, C.5). En otras condiciones generales se hace depender el lugar de entrega de quien costea el transporte de las mercancías; cuando el vendedor debe pagar, debe entregar las mercancías en el lugar de destino; en cambio, cuando el comprador paga el transporte, el vendedor debe entregar las mercancías en el lugar de envío (B.1, C.7).

59. En varias formulaciones se dispone que en caso de que el lugar de entrega no esté indicado en el contrato, ese lugar será el del establecimiento del vendedor (B.6, C.1, C.2, C.4, C.5, C.8). Sin embargo, con arreglo a la formulación E.3, el vendedor de las mercaderías debe entregarlas franco al costado del buque.

60. Muchas formulaciones contienen disposiciones en que se define el significado de algunas expresiones utilizadas generalmente en el comercio internacional para indicar el plazo dentro del cual deben enviarse las mercancías. Sin embargo, estas definiciones difieren entre sí. Así, por ejemplo.

a) "Entrega inmediata" significa entrega dentro de:

3 días consecutivos a contar desde la celebración del contrato (B.9, B.10);

6 días laborables a contar del día siguiente a la fecha de celebración del contrato (B.16, B.17);

4 días laborables a contar de la recepción de las instrucciones del comprador en materia de envío (B.19);

7 días, en caso de transporte por ferrocarril, y 10 días, en caso de transporte por vapor (B.20);

15 días a contar del día siguiente a la fecha de la compraventa (D.3).

b) "Pronta entrega" significa entrega dentro de:

8 días laborables (B.19) después de la recepción de las instrucciones de envío;

10 días en caso de envío por ferrocarril, y de 14 a 30 días en caso de envío por mar, y según la distancia, "una vez recibidas las instrucciones del comprador en materia de envío, o después de tener conocimiento de la concesión de cualesquiera licencias necesarias o después de la apertura de un crédito acordado (B.20);

10 días a partir de la fecha de la celebración del contrato, pero 3 días en caso de ventas locales, por ejemplo, venta en bolsas de productos básicos (B.1);

21 días consecutivos a partir desde el día siguiente a la fecha de celebración del contrato (B.16, B.18).

61. Varias condiciones generales contienen disposiciones que tratan de uno u otro aspecto del momento de entrega. Así, la formulación D.3 dispone que cuando no se establezca en el contrato el momento de la entrega, debe entenderse que la entrega será "pronta", es decir, dentro de 30 días a contar de la fecha de venta, mientras que con arreglo a la formulación E.4 el comprador debe dar instrucciones relativas a una entrega "pronta" dentro de 10 semanas a contar de la fecha del contrato. Con arreglo a C.2 y C.4, en cambio, el momento debe determinarse por acuerdo de las partes después de seis meses a contar desde la fecha del contrato.

62. En los casos en que el contrato prevé un plazo de entrega, ese plazo comienza a correr desde la fecha posterior entre: *a*) la fecha de la celebración del contrato o *b*) la fecha de la recepción por el comprador del pago por anticipado acordado en el contrato (C.1), o la fecha en que el vendedor recibe una notificación de que se ha expedido la licencia de importación (C.2, C.4). En la formulación C.4 también se dispone que si la ejecución del contrato depende de planos, especificaciones o información procedentes del comprador, el comienzo del plazo puede postergarse hasta la recepción de dichos documentos.

63. Las formulaciones B.9, B.10, D.9 y D.10 contienen disposiciones sobre el cómputo de plazos expresados en meses o medios meses.

64. En muchas condiciones generales se estipula que la parte que debe facilitar los medios de transporte puede, mediante notificación a la otra parte, prorrogar el plazo de entrega. En su mayor parte, estas formulaciones permiten una extensión del plazo de hasta 8 días (B.5, B.6, B.12, B.13, B.14, B.15, B.16, B.18, D.7) mientras que otros permiten una extensión de 3 días (B.9), 15 días (B.4), o un mes (B.8, C.1). Las condiciones generales B.5, B.6, B.12, B.14 y D.7 sólo permiten una extensión del plazo de entrega si el plazo fijado para el envío en el contrato no excede de 31 días.

65. Muchas de las condiciones generales mencionadas en el párrafo precedente disponen que si el vendedor extiende el plazo, debe pagar a título de pena una multa cuyo monto depende de la duración de la prórroga (B.5, B.6, B.12, B.13, B.14, B.15, B.16, B.18, D.7).

66. Con arreglo a la formulación A.3, el vendedor puede postergar la entrega de las mercancías en los casos en que el comprador no le da a tiempo los datos necesarios para la presentación de las mercancías o si posteriormente cambia estos datos.

67. Algunas condiciones generales tratan de la cuestión de si la entrega puede efectuarse fraccionadamente. La formulación A.9 permite la entrega fraccionada en todos los casos. Según la formulación B.1, la entrega puede hacerse fraccionadamente cuando el contrato es sobre una base de "sobre muelle" o "entregado . . .", o cuando el vendedor debe atender al transporte de las mercancías. La formulación C.7 permite la entrega fraccionada en los últimos dos casos, mientras que la formulación C.9 permite dicho tipo de entrega sólo cuando el contrato es C. y F. o C.I.F. La formulación B.16 permite las entregas parciales sólo cuando la cantidad contratada rebasa las 50 toneladas (de cereales). En cambio, algunas condiciones generales no permiten las entregas parciales excepto con el consentimiento del comprador (p. ej., A.3). No obstante, con arreglo a las formulaciones B.1 y C.7, el vendedor debe entregar las mercancías en partes cuando el comprador así lo solicite.

68. En algunas condiciones generales se estipula que cuando las mercancías se entregan en más de un envío, se considerará cada envío como un contrato

distinto (A.9, B.16, B.18, B.19, D.7, D.9, D.10). Según las formulaciones B.16, B.18, B.19, D.9 y D.10, cada envío distinto deberá atenerse a las disposiciones que regulan todo el contrato.

H. *Términos comerciales*

69. Algunas condiciones generales de venta se basan en uno o más términos comerciales concretos, tales como C. y F., C.I.F., F.O.B., etc. Al mismo tiempo, existen ciertas condiciones generales cuyo uso no se limita a los contratos que se basan en un término comercial concreto. Sin embargo, algunas formulaciones que corresponden a la segunda categoría contienen definiciones de diversos términos comerciales que las partes podrían utilizar en su contrato.

70. Entre las formulaciones que se examinan en este informe, dos series se ocupan exclusivamente de la interpretación de algunos términos comerciales. La formulación A.1 (*Incoterms* 1953, preparado por la Cámara de Comercio Internacional (CCI)), trata de la interpretación de los siguientes términos comerciales: en fábrica, FOR, FAS, F.O.B., C. y F., C.I.F. Flete o transporte pagado hasta, sobre buque y sobre muelle. La otra serie, A.2 (preparada asimismo por la Cámara de Comercio Internacional) se ocupa de la interpretación de dos términos comerciales: "Entregada en frontera" y "Entregada . . . libre de derechos".

71. A diferencia de las formulaciones citadas, preparadas por la CCI para la interpretación de términos comerciales, las condiciones generales C.7 incluyen la interpretación de algunos términos comerciales de un modo distinto. Este formulario plantea los problemas relativos a una transacción de venta (p. ej., calidad, entrega, falta de conformidad, recursos, etc.) y ofrece posibles soluciones para cada problema de acuerdo con algunos términos comerciales que las partes pueden utilizar en su contrato, por ejemplo, F.A.S., F.O.B., C. y F., C.I.F., en muelle, en almacén, sujeto a aprobación, franco en la báscula del comprador, etc.

72. Un método análogo se emplea en otros formularios de condiciones generales pero de una manera más limitada. Así, las formulaciones C.1, C.2 y C.4, preparadas por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, adoptan ese método sólo respecto de la transmisión del riesgo. En cuanto a otros problemas, este formulario no suministra la interpretación de términos comerciales.

73. Algunas condiciones generales, que no están elaboradas para contratos basados en uno o más términos comerciales concretos, incorporan por referencia, las interpretaciones dadas en la formulación A.1 (*Incoterms 1953*), p. ej., A.9, B.20 y C.2 (la última sólo respecto de la transmisión del riesgo).

74. Otras formulaciones definen algunos términos comerciales con distinto grado de pormenorización y de una manera en que, en varios aspectos, difiere de las interpretaciones dadas en *Incoterms*. Muchas de esas formulaciones definen también algunos términos comerciales no tratados en las interpretaciones de la CCI mencionadas en el párr. 70 *supra*.

75. Las más amplias de esas definiciones son las que figuran en A.3 (condiciones generales del CAEM). Con respecto a cada término comercial allí considerado, esta formulación incluye no sólo disposiciones relativas al pago de gastos de transporte y a la transmisión del riesgo, sino también al momento en que se transmite la propiedad de las mercaderías y al momento preciso en que se considera que la entrega se efectúa. Esas condiciones generales definen también las obligaciones de las partes con respecto al transporte de mercaderías por aire y por correo, situaciones ambas que no están comprendidas en las interpretaciones de la CCI ni en ninguna otra formulación en estudio.

76. Algunos formularios de condiciones generales que no se han redactado concretamente sobre la base de ningún término comercial, parecen indicar que sólo pueden utilizarse respecto de uno o más términos comerciales concretos. Por ejemplo, B.5 (preparado por la Asociación de Comercio de Granos y Piensos) al parecer sólo es aplicable a los contratos con cláusula C. y F., mientras que A.8 parece aplicable a los contratos con cláusula F.O.B., C. y F. o C.I.F.

I. *Seguros*

77. Casi todas las condiciones generales redactadas para los contratos con cláusula C.I.F. o que son aplicables a dichos contratos, incluyen disposiciones detalladas sobre los seguros que debe tomar el comprador. Con respecto a los contratos con cláusula F.O.B., o C.I.F., muchas formulaciones exigen que el comprador asegure las mercaderías antes de su carga, p. ej., A.5, B.7, B.17, B.22 y D.3. Las formulaciones relativas a contratos basados en otros términos comerciales no contienen disposiciones acerca del seguro.

78. En cuanto a los tipos de riesgos que debe cubrir la póliza de seguro, las condiciones generales que se examinan contienen normas diversas. Con respecto a los riesgos ordinarios o usuales, algunas formulaciones requieren que la póliza de seguros sea en condiciones W.A. (cláusulas normales del Instituto de Aseguradores Marítimos), por ejemplo, A.8, B.5, B.6, B.18, B.20, C.9, D.3, D.10, etc. Otras condiciones generales requieren seguro FPA (libre de avería particular) por ejemplo, A.9, B.14, B.15, B.16 y B.5.

79. En cuanto a los riesgos especiales, como guerras, tumultos o huelgas, las normas también difieren entre sí. La mayoría de las formulaciones exigen que el vendedor, en el caso de contratos CIF, incluya la cobertura contra riesgos de guerra y, según algunas, también contra huelgas, minas, tumultos y conflictos internos (p. ej., B.5, B.6 y B.11). No obstante, según A.9, el vendedor puede a su opción asegurar las mercaderías contra riesgos de guerra y según B.18 el vendedor debe tomar ese seguro si así lo pide el comprador. En cambio, la formulación B.3 requiere que las partes estén de acuerdo en cuanto al seguro contra determinados riesgos especiales, incluso robo, hurto, avería y rotura.

80. También difieren las normas en cuanto a quién debe pagar el costo del seguro contra riesgos especiales. Según las formulaciones B.5, B.6, B.13, B.14, B.16, C.9, D.3, D.7, etc., el vendedor paga la prima hasta el 0.5% del valor de las mercaderías y el comprador paga el remanente, si lo hay. De acuerdo con la formulación B.9, sin embargo, el vendedor paga hasta el 0.25% y según D.5, hasta el 10%. En virtud de las formulaciones B.7, B.20, D.5 y D.10, es el vendedor

quien paga el total de la prima de ese seguro, mientras que según las formulaciones A.1, B.2, B.4, E.3 y otras, dicha prima es por cuenta del comprador.

81. Además, también difieren las normas en cuanto al monto del seguro que se ha de tomar. Las formulaciones E.4 y E.5 requieren que el seguro cubra sólo el monto de la factura. Las formulaciones B.5, B.6, B.13, B.14, B.15 y D.7 exigen que se cubra el monto de la factura más el 2%; las formulaciones B.4, B.9, C.8, C.9 y D.5 requieren el monto de la factura más el 5%, y las formulaciones A.9, B.20, y D.3, el monto de la factura más el 10%.

J. *Documentación*

82. La mayoría de las condiciones generales contiene disposiciones acerca de los documentos relacionados con la ejecución del contrato de compraventa. Esos documentos pueden clasificarse en cuatro categorías fundamentales: *a*) documentos necesarios para la exportación o importación de mercaderías que no sean licencias u otras autorizaciones gubernamentales, de las que se ocupan los párrafos 37 a 40 *supra*; *b*) documentos que necesita el comprador para tomar posesión de las mercaderías; *c*) documentos relativos a la construcción, reparación o mantenimiento de elementos para las industrias mecánicas, y *d*) documentos relativos al pago.

83. Respecto de los documentos de la categoría *a*) *supra*, la formulación A.1 (*Incoterms*) dispone, para cada término comercial, que es el comprador quien debe obtener todos los documentos (con excepción del certificado de origen y la factura consular) que puede necesitar para el tránsito, la importación y, cuando la entrega se efectúa en el país del vendedor, la exportación de las mercaderías; el vendedor debe prestar toda la asistencia posible al comprador para la obtención de esos documentos. Por otra parte, el vendedor debe suministrar al comprador, a solicitud y por cuenta de éste, el certificado de origen y la factura consular. Las formulaciones B.18, D.9 y D.10 contienen una norma similar que dispone que todos los certificados necesarios y que han de obtenerse en el país de embarque y/o de origen, deben ser suministrados por el vendedor a expensas del comprador.

84. En lo que atañe a los documentos de la categoría *b*) del párrafo 82 *supra*, las condiciones generales A.1 especifican, para diversos términos comerciales, los documentos que debe suministrar el vendedor para que el comprador pueda tomar posesión de las mercaderías. Para los contratos con la cláusula FOR, dichos documentos son "los documentos usuales de transporte" que debe suministrar el vendedor; para los contratos con las cláusulas C. y F. y C.I.F., los documentos son el conocimiento de embarque sin reservas, la factura de las mercaderías y, en en caso de los contratos C.I.F., la póliza de seguro; para los contratos con la cláusula "sobre buque" o "sobre muelle", se incluyen también entre los documentos la orden de entrega y "cualesquier otros documentos que puedan ser necesarios para que el comprador tome posesión de las mercaderías".

85. Varias condiciones generales relativas a fábricas y maquinaria incluyen una disposición para la entrega al comprador de determinados documentos técnicos (véase el párr. 82 *c*) *supra*). Así, las formulaciones C.2 y C.4 exigen que el vendedor suministre dibujos y otros datos técnicos para la construcción, contratación, funcionamiento y administración de las mercaderías entregadas. Según la formulación A.3, los documentos técnicos proporcionados por el vendedor deben atenerse a la práctica existente en la rama de la industria correspondiente en el país del vendedor. La formulación C.3 requiere el suministro de dibujos respecto de la construcción y la colocación de bases para la maquinaria, mientras que la formulación C.1 dispone que el vendedor debe suministrar al comprador folletos con instrucciones para el uso y mantenimiento de las mercaderías.

86. Diversas condiciones generales que disponen la entrega de documentos técnicos establecen también que esos documentos siguen siendo de exclusiva propiedad del vendedor y que, sin su consentimiento, no pueden utilizarse por el comprador para ningún propósito distinto de aquel para el que fueron entregados, y que el comprador no puede transmitir o hacer conocer esos documentos a un tercero (A.3, C.2, C.3, C.4 y C.5).

K. *Transporte de las mercaderías*

87. Algunas condiciones generales contienen disposiciones relativas a la obligación del vendedor con respecto al transporte de las mercaderías en los casos en que, en virtud del contrato, está obligado a hacer arreglos para ese transporte.

88. La formulación D.3 contiene una disposición análoga a la del artículo 54 de la LUCI, por la que se establece que el vendedor debe celebrar, con la debida diligencia y en las condiciones habituales, el contrato para el transporte de las mercaderías por la ruta corriente al puerto de destino convenido. Algunas condiciones generales prevén el tipo de buque que el vendedor puede utilizar para el transporte de las mercaderías. Por ejemplo, las formulaciones B.5, B.6 y B.7 exigen que el buque sea "un vapor de primera clase o una motonave de una clase no inferior a la 100A.1 o la British Corporation B.S. o de la primera categoría de los registros estadounidenses, francés, italiano, noruego, de Alemania occidental u otro de igual rango". Según la formulación B.9, la embarcación debe ser "un buque en buenas condiciones de navegación, apto para el transporte de [granos] y con respecto al cual se pueda tomar un seguro a prima normal".

89. La mayoría de las condiciones generales disponen que las mercaderías pueden ser embarcadas directa o indirectamente, con transbordo o sin él (B.4, B.11, B.16, C.9, D.3, D.4, D.7, D.9 y D.10). La formulación A.9, sin embargo, no menciona la posibilidad de embarque indirecto pero permite el transbordo. La formulación A.6, en cambio, excluye expresamente el transbordo y requiere el embarque directo al puerto de destino.

L. *Datos referentes al transporte marítimo, instrucciones, notificaciones, fecha de embarque*

90. Varias condiciones generales exigen que el comprador, cuando está obligado a costear el transporte de las mercaderías, notifique al vendedor los datos referentes al transporte. Así, la formulación A.1 dispone, respecto de los contratos F.A.S., que el com-

prador debe notificar debidamente al vendedor el nombre del buque, el atracadero de carga y las fechas de entrega. Según la formulación B.2, el comprador debe notificar al vendedor el nombre, la capacidad y la fecha prevista de arribo del buque, 30 días antes del embarque. La formulación A.5 dispone que el comprador debe notificar al vendedor, a comienzos del mes anterior al "mes de embarque", el nombre y la nacionalidad del buque, el puerto de carga, la fecha prevista de arribo, la cantidad de la carga y el nombre del consignatario. En cambio, las formulaciones E.1 y E.2 sólo exigen la notificación del nombre del buque y su tonelaje.

91. Diversas condiciones generales contienen disposiciones acerca de las instrucciones de embarque que el comprador debe dar al vendedor. Por ejemplo, la formulación A.1 dispone que en el caso de los contratos con la cláusula F.O.R. el comprador debe dar al vendedor "las instrucciones necesarias para el despacho", mientras que según la formulación A.2, en el caso de contratos con la cláusula "entregado en...", el comprador debe informar al vendedor de la dirección del destino final de las mercaderías en el país de importación. La formulación B.6 requiere también que el comprador suministre al vendedor la información necesaria para el cumplimiento del contrato. Según la formulación E.6, el comprador debe dar "órdenes completas de carga" y según A.3, con respecto a las mercaderías que han de transportarse por ferrocarril, "declaración arancelaria", "el punto en que las mercaderías cruzan la frontera en el país del vendedor, el consignatario, así como la estación de destino".

92. Las condiciones generales de que se trata difieren en cuanto al plazo dentro del cual deben entregarse las instrucciones de embarque. Así, esas instrucciones tienen que enviarse:

Según la formulación A.1, tratándose de contratos con la cláusula F.O.R., "a tiempo";

Según B.6, "oportunamente";

Según B.9, "antes de que termine la carga";

Según D.8, a tiempo para "llegar al vendedor no menos de dos días completos laborables antes del día en que [las mercaderías] deban enviarse al muelle"; y

Según E.6, a tiempo de estar "en manos del agente a más tardar 12 días antes del momento de embarque estipulado en el contrato"; y

Según A.3, en el caso de transporte marítimo, 55 días antes de la fecha de entrega.

93. Otras condiciones generales establecen distintos plazos dentro de los cuales el comprador debe enviar las instrucciones de embarque según el término utilizado para indicar el plazo dentro del cual el vendedor debe entregar las mercaderías[7]. Así:

Para "entrega inmediata" las instrucciones de embarque deben entregarse en el momento de la celebración del contrato (D.3, dentro de 24 horas (B.19), y dentro de 3 días laborables (B.20));

Para "pronta entrega", en el momento de la celebración del contrato (D.3), y 8 días laborables (B.10, B.20);

Para entrega en un plazo dado, 3 días laborables antes de la fecha indicada en el contrato (B.19, B.20);

Para entrega dentro de un plazo determinado, el día 15 del mes anterior al mes de embarque (D.3), y en el primer día laborable del plazo (B.19, B.20).

94. La mayoría de las condiciones generales que se examinan exigen que el vendedor informe al comprador sobre la fecha de embarque de las mercaderías. Sin embargo, el plazo dentro del cual se debe dar esa información al comprador difiere de una condición general a la otra.

95. Mientras que algunas condiciones generales disponen simplemente que tal información debe darse "sin demora" o con algún término parecido (A.1, B.17, C.9, D.9 y D.10), otras requieren que la información se envíe oportunamente a fin de permitir que el comprador adopte las medidas necesarias para el despacho aduanero y la aceptación de las mercaderías (E.1 y E.2). Sin embargo, la mayoría de las condiciones generales establecen plazos definidos dentro de los cuales debe suministrarse tal información (A.4, A.5, B.1, B.2, B.9, B.11, B.13, B.14, B.15, B.16, B.18, D.3, E.1, E.2, etc.). Esos plazos varían desde 7 días antes de comenzar la carga (A.3, en el caso en que el espacio para la carga debe ser proporcionado por el vendedor) hasta 28 días de la fecha del conocimiento de embarque (D.4) y 10 días de la "fecha de partida" del buque de vapor (D.5). Algunas condiciones generales dejan librada al acuerdo de las partes la determinación del plazo (B.5, B.6, B.12, C.9).

96. Muchos formularios de condiciones generales establecen cuál es la fecha que debe considerarse fecha de embarque. La mayoría de esas condiciones generales que entrañan transporte marítimo disponen que, a falta de prueba en contrario, la fecha del conocimiento de embarque ha de considerarse fecha de embarque (A.8, B.5, B.6, B.9, B.11, B.13, B.14, B.15, B.16, C.9, D.3, D.7, D.9, D.10, E.1, E.2, etc.). La formulación B.4 dispone que si en el conocimiento de embarque no se establece que las mercaderías han sido realmente cargadas, se considerará fecha de embarque la fecha del despacho aduanero mencionada en el certificado de origen.

97. La formulación A.1 dispone, con respecto a los contratos F.A.S. y F.O.B., que el vendedor debe suministrar el documento habitual sin restricciones en prueba de la entrega de las mercaderías.

98. La formulación A.3 establece una norma especial respecto de las plantas y maquinarias. Según esa formulación, si los plazos de entrega de las partes componentes de la planta o de la maquinaria no se fijan en el contrato, la fecha para efectuar la entrega de la planta o maquinaria será la fecha de entrega de la última parte de la planta o de la máquina sin la cual la unidad dada no pueda ser puesta en funcionamiento.

99. Con respecto al transporte por ferrocarril, la formulación B.19 establece que la fecha de despacho será la fecha en que las mercaderías se entregaron al ferrocarril, mientras que según E.1 y E.2, la fecha de la hoja de ruta se considera fecha de despacho.

M. *Garantía*

100. Algunas condiciones generales relativas a maquinaria y otros productos para las industrias mecánicas contienen disposiciones sobre garantías respecto de las mercaderías.

[7] Para la interpretación de algunos de estos términos, véase el párr. 60 *supra*.

101. La garantía se extiende al diseño, material o mano de obra defectuosos (C.1, C.2, C.3, C.4 y C.5). Según la formulación A.3, la garantía se extiende también a aquellas características de las mercaderías que se definen en el contrato.

102. Algunas de esas condiciones generales especifican también el plazo de la garantía. Así, según C.5, para la venta de ruedas dentadas, el plazo de la garantía es de seis meses, mientras que según C.1, para la venta de bienes de consumo duraderos y otros artículos para industrias mecánicas, ese plazo se extiende a 12 meses desde la fecha en que se transmite el riesgo, o a seis meses desde la fecha de la venta de las mercaderías al primer usuario final, según cual sea el que primero expire.

103. La formulación A.3 establece distintos plazos de garantía, según los tipos básicos de mercaderías de que se trate. De acuerdo con esta formulación, el plazo de la garantía es de:

a) Nueve meses a partir de la fecha de entrega, para los artículos de precisión;

b) Doce meses a partir de la fecha de la puesta en funcionamiento pero no más de 15 meses desde la fecha de entrega, para maquinarias y aparatos pequeños;

c) El mismo plazo que el indicado en *b) supra,* con la diferencia de que el plazo no excederá de 24 meses a partir de la fecha de entrega, para maquinarias grandes a instalaciones en gran escala.

104. Las formulaciones A.3, C.2, C.4 y C.5 disponen que el plazo de garantía debe extenderse por todo el período durante el cual no puedan utilizarse las mercaderías por un defecto intrínseco.

105. Las disposiciones concernientes a la garantía con respecto a artículos reemplazados o reparados o a partes de ellos, difieren entre sí. Según C.2, C.4 y C.5, esas mercaderías estarán cubiertas por una garantía de la misma duración que la relativa a las mercaderías originales. En cambio, C.3 dispone que no se establece ninguna garantía con respecto a substituciones por mercaderías defectuosas. Según A.3, "tomando en consideración la práctica internacional, puede establecerse en el contrato un nuevo plazo de garantía para las sustituciones".

106. Todas las condiciones generales que contienen una disposición relativa a la garantía con respecto a las mercaderías, disponen que es el vendedor quien, a su opción, determina si el defecto de las mercaderías ha de subsanarse mediante la sustitución o mediante la reparación o si la reparación ha de ser hecha en el lugar en que los bienes defectuosos están situados o en el lugar en que el vendedor tiene su establecimiento. Sin embargo, mientras las formulaciones C.1, C.2, C.3, C.4 y C.5 disponen que la devolución de los bienes defectuosos al vendedor para su reparación o sustitución sea por cuenta del comprador, las condiciones generales A.3 estipulan que todos los gastos relacionados con tal devolución sean sufragados por el vendedor.

N. *Transmisión del riesgo*

107. Conforme a las formulaciones A.3 y C.3, el riesgo se transmite en el momento en que se efectúa la entrega. Las formulaciones B.1, C.7, D.8, E.1 y E.2 disponen que el riesgo se transmite cuando el comprador está obligado a tomar posesión de los bienes.

108. Algunas condiciones generales fijan, con respecto a determinados términos comerciales, el momento en que el riesgo se transmite, del mismo modo que en *Incoterms.* Por ejemplo, las formulaciones A.3, B.16, B.17, B.18, C.1, E.1 y E.2 disponen también que, con respecto a los términos comerciales F.O.B., C.I.F., y C. y F., el riesgo se transmite en el momento en que las mercaderías pasan realmente la baranda del buque en el puerto de embarque. Sin embargo, según las formulaciones A.8, D.9 y D.10, el riesgo se transmite únicamente el el momento en que las mercaderías se entregan a bordo del buque, y según la formulación E.3, en el momento en que las "mercaderías se cargan en barcazas para su embarque después del recibo de la notificación del buque acerca de su arribo previsto". Según la formulación D.3, el riesgo se transmite cuando el vendedor trae las mercaderías al puerto de embarque.

109. Una excepción a la regla de *Incoterm* mencionada en el párrafo *precedente,* figura en las formulaciones B.16 y B.18, que disponen que cuando el contrato se celebra después que las mercaderías hayan pasado realmente la baranda del buque en el puerto de embarque, el riesgo se transmitirá del vendedor al comprador en el momento de la conclusión del contrato.

110. De un modo análogo, la norma *Incoterm* relativa a la transmisión del riesgo en el caso de contratos con la cláusula "en fábrica" es adoptada por las formulaciones C.1, E.1 y E.2. Las últimas dos formulaciones contienen también normas *Incoterm* relativas a los contratos con cláusulas FAS y "sobre muelle".

111. Diversas condiciones generales fijan también el momento en que el riesgo se transmite respecto de los contratos basados en términos comerciales que no están comprendidos en los *Incoterms.* Por ejemplo, C.1, E.1 y E.2 disponen que en las ventas "franco sobre camión o barcaza", el riesgo se transmite en el momento en que el porteador, como en el caso de la venta "franco sobre vagón", toma posesión del vehículo o la embarcación cargados. Según A.3, en las ventas "franco sobre camión del vendedor", el riesgo se transmite en el momento de la recepción de las mercaderías de los medios de transporte del vendedor por los medios de transporte del comprador.

112. Algunas formulaciones contienen disposiciones respecto de la transmisión del riesgo en el caso de ventas basadas en términos comerciales que no están comprendidos en los *Incoterms:* por ejemplo, "franco en frontera" (E.1 y E.2), "entregado en frontera" (C.1), "entregado en frontera del país de exportación" (B.19 y C.1), "entregado en frontera del país de tránsito" y "entregado en frontera del país de importación" (B.19), "entregado en" (B.19), "entregado libre (puesto fronterizo convenido del país de importación o lugar convenido en el interior del país de importación)" (C.1, E.1 y E.2), y "F.O.R. en frontera del país vendedor" (A.3).

O. *Pago*

113. La mayoría de las condiciones generales incluyen disposiciones relativas al pago. Esas normas se relacionan con el monto, el régimen y la fecha de pago.

114. El monto del pago que debe hacer el comprador no consiste solamente en el precio sino también en el flete, seguro, gasto de embalaje, etc., según el término de entrega utilizado y otros términos del contrato o de las condiciones generales aplicables.

115. Con respecto a mercaderías cuyo precio deba pagarse según su peso, algunas condiciones generales disponen que el precio debe calcularse sobre la base del peso neto (B.8, B.11). Sin embargo, según B.16, cuando se embarcan mercaderías en bolsas, el precio se calcula sobre la base del peso bruto. Conforme a C.1, C.2 y C.4, se considera que se aplican a las mercaderías no embaladas, mientras que los precios citados en las ofertas y en el contrato comprenden el costo de embalaje.

116. Algunas formulaciones disponen que si la cantidad entregada es menor que la señalada en el conocimiento de embarque, la diferencia será pagada por el vendedor, y si la cantidad es mayor, por el comprador, al precio que figura en el contrato (B.13, B.14, B.15). Según B.9, cualquier diferencia entre la cantidad que figura en el contrato y la cantidad entregada debe ser ajustada al precio "que rige en la fecha de embarque" y según B.10, al precio de mercado del día de la entrega. Sin embargo, según E.1 y E.2, si la diferencia entre la cantidad que figura en el contrato y la cantidad entregada no rebasa el 10%, esa diferencia se liquidará al precio de contrato.

117. Algunas condiciones generales contienen disposiciones acerca del efecto del aumento o la disminución en las tarifas de transporte que se produzcan con posterioridad a la celebración del contrato. Según B.21, esos cambios serán sufragados por la parte que tuviere a su cargo el costo del transporte. Según D.6, sin embargo, cualquier aumento o disminución en las tarifas del flete corre a cargo del vendedor. Las formulaciones B.13, B.14 y B.15 sólo se refieren a la disminución de tarifas de flete, que beneficiará al comprador.

118. Las condiciones generales que se examinan adoptan fundamentalmente tres criterios distintos con respecto a la forma de pago. El primero consiste en dejar librada la cuestión al acuerdo de las partes. El segundo consiste en incluir disposiciones detalladas relativas a una o más formas de pago en que las partes pueden convenir. El tercero consiste en prever una forma determinada de pago; la mayoría de estas últimas disposiciones requieren que el pago se haga en efectivo, contra documentos o mediante carta de crédito.

119. Las formulaciones C.1, C.2 y C.4 dejan librada la cuestión de la forma de pago al acuerdo de las partes. Las formulaciones B.20 y D.4, sin embargo, aunque se basan fundamentalmente en este criterio, limitan la libertad de elección de las partes a formas concretas de pago enumeradas en ellas.

120. Las formulaciones que adoptan el segundo criterio, mencionado en el párrafo 118 *supra,* suelen contener disposiciones relativas al pago contra documentos o mediante carta de crédito, siempre que las partes se pongan de acuerdo sobre una de esas formas de pago (A.8, B.6, C.7, D.3).

121. Las formulaciones B.1, B.4 y B.8, siguiendo el tercer criterio, disponen que el pago se efectúe en efectivo, en tanto que las formulaciones B.4, B.5, B.6, B.9, B.13, B.14, B.15, D.3 y D.7 requieren que el pago se haga contra entrega de documentos. Algunas de estas últimas formulaciones, como por ejemplo la formulación B.4, determinan los documentos que deben presentarse para el pago.

122. Entre las formulaciones que prevén el pago mediante carta de crédito, la formulación A.6, requiere que la carta sea "irrevocable", y según la formulación D.5 debe ser "confirmada e irrevocable". Por otra parte, según la formulación A.9 la carta debe ser "confirmada, irrevocable e irrecurrible", y según la formulación A.5 debe ser "irrevocable, negociable y divisible". Según la formulación A.4, la carta de crédito debe ser "irrevocable, confirmada, transferible, negociable y divisible", y finalmente según las formulaciones B.2 y B.3 debe ser "confirmada, divisible, irrevocable e ilimitada".

123. Las condiciones generales A.9 y D.3 contienen una disposición según la cual la validez de la carta de crédito debe exceder al menos en 15 días la fecha definitiva de envío y según la formulación A.8 este plazo debe ser al menos de 30 días. Toda demora no razonable por parte del comprador en abrir la carta de crédito da derecho al vendedor a prorrogar el plazo de expedición por la misma duración.

124. Varias condiciones generales incluyen una disposición en el sentido de que si el vendedor no presenta ninguno de los documentos a que está obligado para el pago, el pago deberá efectuarse no obstante contra una garantía bancaria adecuada (B.4, B.5, B.6, B.13, B.14, B.15, D.3, D.7).

125. Algunas condiciones generales contienen disposiciones relativas al momento en que debe efectuarse el pago. Así por ejemplo, según la formulación B.20, el pago debe efectuarse exactamente en la fecha convenida; según la formulación B.9, el pago debe efectuarse para el día siguiente a la presentación de los documentos; la formulación B.4 dispone que en todos los casos el pago deberá efectuarse dentro de los 90 días siguientes a la fecha del conocimiento de embarque. En el caso de venta en fábrica, la formulación C.1 requiere que el pago se efectúe dentro de los 30 días siguientes a la notificación por el vendedor de que las mercancías han sido puestas a disposición del comprador. En cambio la formulación C.5, que trata de la venta de ruedas dentadas y cajas de engranajes, dispone que el pago se efectúe de la forma siguiente:

a) ⅓ en el momento de efectuar el pedido;

b) ⅓ durante el cumplimiento del contrato, pero a más tardar en el momento en que las mercaderías sean puestas a disposición del comprador; y

c) ⅓ dentro de los 30 días siguientes a la fecha en que las mercaderías hayan sido puestas a disposición del comprador.

126. La formulación A.8 contiene una disposición según la cual, con independencia de la forma de pago convenida por las partes, el comprador responderá del pago del valor total de las mercancías enviadas de conformidad con el contrato. La formulación B.6 dispone que si las partes no están de acuerdo respecto de una parte de las mercaderías que deban entregarse, o si no se ha efectuado la entrega de todas las mercaderías, el comprador debe pagar en cualquier caso la cantidad

recibida o la cantidad respecto de la cual las partes están de acuerdo.

127. Varias condiciones generales disponen que si el comprador se retrasa en el pago, deberá pagar intereses por el importe de los atrasos. Según la formulación A.3, el tipo de interés es del 4%, en tanto que según la C.8 rebasa en 2% el tipo de descuento vigente en la República Federal de Alemania. Según las formulaciones C.3 y C.5, el tipo de interés sigue el tipo fijado por el Banco de Francia.

P. *Notificación de reclamaciones*

128. Muchas condiciones generales fijan el plazo dentro del cual el comprador debe presentar sus reclamaciones relativas a la cantidad o calidad de las mercaderías. Según la formulación A.8, este plazo debe convenirse por las partes en el momento de celebrar el contrato, en tanto que según la B.1 el plazo es de tres días laborables a partir de la fecha en que se hayan entregado las mercaderías; según la D.6, el plazo es de 21 días a partir de la última fecha de descarga y, según la A.9, el plazo es de 30 días a partir de la llegada de las mercaderías al punto de destino. Otras formulaciones fijan diferentes fechas según que las reclamaciones se refieran a la cantidad o a la calidad.

129. Por lo que respecta a la cantidad, en las distintas condiciones generales se establecen los siguientes plazos:

2 días laborables a partir de la medición de las mercaderías (C.7);

6 días laborables a contar desde la llegada de las mercaderías al punto de destino (B.6);

14 días hábiles a partir de la fecha en que terminó la descarga o del almacenamiento de las mercaderías en el puerto final de destino (D.3);

3 meses a partir de la fecha de entrega (A.3).

130. Por otra parte, para presentar las reclamaciones relativas a la calidad se fijan los plazos siguientes:

Inmediatamente después de la descarga (C.9) o inmediatamente después de que el comprador se haga cargo de las mercaderías en caso de venta sobre muelle o en almacén, siempre que este requisito haya sido señalado a la atención del comprador; en caso contrario, la reclamación debe presentarse inmediatamente después de la llegada de las mercaderías (B.1);

3 días laborables en la venta para entrega inmediata (C.7), o a partir del recibo de las mercaderías si el vicio es manifiesto y a partir de su descubrimiento si el vicio es oculto (B.20);

5 días laborables a partir de la llegada de las mercaderías (C.8) o a partir del momento en que se haya dispuesto de ellas para su inspección (D.10);

7 días civiles a partir del momento en que se hayan podido inspeccionar las mercaderías (D.9) o del recibo de las mercaderías si el vicio es manifiesto u 8 semanas y 3 meses según el tipo de las mercaderías si se trata de un vicio oculto (E.4 y E.5);

7 días hábiles a contar de la fecha de entrega de las muestras al comprador (D.3);

12 días a contar desde la llegada de las mercaderías al punto de destino si el vicio es manifiesto, y 45 días si el vicio es oculto (calidad germinativa) (B.6);

6 meses a contar desde la fecha de entrega, y para las mercaderías respecto de las cuales se ha prestado garantía, no más de 30 días a partir de la expiración del plazo de garantía (A.3).

131. Augunas condiciones generales contienen disposiciones específicas respecto de la forma y contenido de las reclamaciones del comprador. Así por ejemplo, las formulaciones A.3, B.6, E.1 y E.2 disponen que la reclamación debe presentarse por escrito. Las formulaciones E.1 y E.2 disponen que la reclamación debe contener todos los detalles necesarios acerca de la cantidad de las mercaderías respecto de la cuales se presenta la reclamación, así como las razones en que se basa. Por otra parte, la formulación A.3 enumera detalladamente los extremos que el comprador debe enunciar en la reclamación, incluida la acción que elige, y si omite en la reclamación algunos de los datos requeridos, el vendedor está obligado a notificar al comprador sin demora la falta de tales datos. Si no cumple esta obligación, el vendedor perderá el derecho a alegar posteriormente que la reclamación era incompleta.

132. La formulación B.6 establece que las reclamaciones relativas a la calidad de las mercaderías no serán válidas a menos que vayan posteriormente acompañadas de certificados de análisis expedidos por centros oficiales respecto de las muestras de mercaderías que aún se hallen bajo el sello del vendedor obtenidas por inspectores jurados o por funcionarios autorizados.

133. Varias condiciones generales disponen que si el comprador no notifica al vendedor o no envía todos los detalles de su reclamación dentro del plazo señalado, se considerará que ha retirado la reclamación; por ejemplo, A.9, B.1, E.3, E.6.

134. Varias condiciones generales contienen también disposiciones respecto del momento y el procedimiento para investigar la reclamación presentada por el comprador. Así, la formulación A.3 dispone que el vendedor deberá investigar y responder a la reclamación del comprador dentro del plazo señalado en el contrato y, si no se ha estipulado plazo en el contrato, dentro de un plazo máximo de 90 días en todos los demás casos. Si el vendedor no responde a la reclamación del comprador en el plazo señalado o dentro de un plazo adicional convenido por las partes y el comprador recurre al arbitraje, el vendedor tendrá que sufragar las costas del arbitraje con independencia de cuál sea la solución del caso.

Q. *Acciones por incumplimiento respecto de la entrega*

135. Las acciones para el caso de incumplimiento del contrato en lo relativo a la entrega de que dispone la parte inocente varían ampliamente según las formulaciones. Algunas condiciones generales prevén acciones separadas para la demora en la entrega y para la falta de entrega de la mercaderías. Otras condiciones generales tienen un sistema uniforme de acciones aplicable a ambos casos. Además, varias condiciones generales disponen que antes de invocar una acción, la parte inocente debe conceder un plazo adicional para el cumplimiento del contrato. Otras formulaciones disponen que en caso de demora, el vendedor debe pagar una sanción determinada, cuyo importe depende de la duración de la demora, y el comprador no puede invocar ninguna otra acción hasta que agote el máximo de tal sanción.

136. La mayoría de las condiciones generales que establecen un plazo adicional para el cumplimiento aplican la misma regla, ya sea la culpa del comprador o del vendedor (B.1, B.20, C.7, C.8). No obstante, la formulación C.1 requiere que se conceda un plazo adicional sólo cuando la culpa sea del vendedor. La formulación A.3 adopta un criterio ligeramente diferente, según el cual el comprador no puede invocar otras acciones por falta de entrega a menos que haya transcurrido cierto lapso.

137. Algunas condiciones generales fijan la duración del plazo adicional. Según B.20, el plazo adicional es normalmente de 7 días; según B.1, el plazo no puede ser inferior a 3 días laborables; según C.8, no puede ser inferior a 3 días laborables en los casos de entrega inmediata y a 6 días en todos los demás casos. Según C.1, en ausencia de acuerdo entre las partes, el plazo es de un mes.

138. Los formularios A.3 y B.20 establecen una excepción a la regla del *Nachfrist* mencionada en el párrafo 135 *supra* cuando la parte culpable notifique a la otra parte por escrito que no cumplirá la obligación contractual o cuando el contrato se haya concluido "con un momento de entrega definido"; (contratos por tiempo determinado, es decir, en los que el tiempo es elemento esencial del contrato); no obstante, según B.20, este último requisito debe mencionarse expresamente en el contrato.

139. Como se indicó en el párrafo 135 *supra,* varias condiciones generales prevén el pago de una sanción o una reducción del precio en el caso de demora en la entrega. Así, las formulaciones A.8, C.2 y C.4 disponen que el precio se reduzca según determinado porcentaje convenido por las partes en el momento de celebrar el contrato.

140. Según la formulación A.3, el vendedor debe pagar una indemnización por valor del 0,05% por cada día de demora en la entrega durante los primeros 30 días, del 0,08% por cada día durante los 30 días siguientes y del 0,12% por cada día, transcurrido después de los 60 días mencionados; el importe total de la indemnización no excederá en ningún caso del 8% del valor de las mercaderías en demora. No obstante, según la formulación A.6, el importe de la indemnización es del 1% del valor de las mercaderías no entregadas si la demora no excede de dos semanas; y posteriormente esta indemnización aumenta en el 1% por cada dos semanas de demora, pero en ningún caso la indemnizacion total excederá del 5%.

141. Los párrafos 142 a 150 *infra* dan algunos ejemplos de las acciones de que dispone la parte inocente, sujetas naturalmente a la concesión de un *Nachfrist* o al agotamiento de la indemnización máxima, en los casos en que estos requisitos son aplicables.

142. Según las formulaciones C.2 y C.4, el comprador puede mediante notificación escrita requerir al vendedor para que entregue las mercaderías dentro de un plazo adicional razonable que fije en dicha notificación. Si el vendedor no entrega las mercaderías dentro de ese plazo, el comprador tiene derecho mediante notificación escrita y sin necesidad de obtener la autorización de un tribunal a rescindir el contrato respecto de la mercaderías no entregadas; además, puede reclamar daños y perjuicios.

143. Según la formulación C.1, el comprador tiene derecho a rescindir el contrato mediante notificación escrita, tanto respecto de todas las mercaderías no entregadas como respecto de las mercaderías que si bien se entregaron no puedan utilizarse adecuadamente sin las especies no entregadas. Además, el comprador tiene derecho, con exclusión de las demás acciones por demora en la entrega, a que se le reembolsen los pagos que haya efectuado por las mercaderías antes mencionadas así como los gastos efectuados para cumplir debidamente el contrato.

144. Según la formulación C.9, la parte inocente puede, mediante notificación inmediata al vendedor "y sin perjuicio de su derecho al cumplimiento del contrato",

a) Rescindir el contrato o la parte incumplida del mismo, y renunciar a toda reclamación futura, o

b) Vender o comprar, con la debida prudencia, las mercaderías o los documentos por cuenta de la parte culpable y reclamar la diferencia en precio si la hubiere, o

c) Hacer que corredores independientes fijen el valor de mercado de las mercaderías el día que se conoció el incumplimiento o el día en que expire la prórroga concedida. La diferencia de precio que se desprenda de esta operación deberá ser abonada inmediatamente por la parte culpable;

d) Además de lo dispuesto en los apartados *b*) y *c*), el comprador puede reclamar daños y perjuicios en circunstancias especiales.

145. Según las formulaciones E.1 y E.2, el comprador puede elegir entre mantener el contrato, y el vendedor responderá de todos los gastos adicionales justificables que resulten de la demora, o rescindir el contrato mediante notificación sin necesidad de obtener la autorización de un tribunal. En el segundo caso, el comprador puede también reclamar daños y perjuicios.

146. Según la formulación A.3, una vez expirado el plazo mencionado en el párrafo 137 *supra,* el comprador puede rechazar el cumplimiento del contrato respecto de la parte no entregada de las mercaderías así como respecto de las partes entregadas que no puedan utilizarse sin la parte no entregada. En este caso, el vendedor deberá reembolsar todos los pagos efectuados por el comprador con un interés anual del 4%.

147. Según la formulación A.8, el comprador puede rescindir el contrato respecto de las mercaderías no entregadas y reclamar la suma en que el precio del contrato rebase el precio de mercado vigente en el país de envío para la mercaderías de las mismas características en el momento de la expedición, o bien aceptar las mercaderías con una deducción convenida de mutuo acuerdo.

148. Según la formulación A.6, si la demora es superior a diez semanas, el comprador puede rescindir el contrato respecto de la parte no entregada de las mercaderías.

149. Según las formulaciones E.3 y E.6, en caso de falta de entrega de las mercaderías el vendedor tendrá que pagar por daños y perjuicios una suma igual al 10% del valor CIF de las mercaderías no entregadas; según la formulación D.5, el vendedor tendrá que abonar por daños y perjuicios una suma igual al 1%

del precio fijado en el contrato o del precio de mercado en la fecha del incumplimiento si este último es más alto.

150. Según B.20 y C.8, el contrato o cualquier parte del mismo que no se cumpla se considerará anulado, a menos que una de las partes haya enviado una notificación dentro de un plazo de 30 días según la formulación B.20 y de tres meses según la formulación C.8 a partir de la fecha de la última entrega. La formulación B.20 dispone además que en este caso ninguna de las partes tiene derecho a daños y perjuicios.

151. Las formulaciones B.16, B.18 y B.19, disponen que si el vendedor no envía una partida dentro del plazo fijado en el contrato, ello no dará derecho al comprador a rechazar las demás partidas; no obstante, el vendedor sigue estando obligado a entregar las demás partidas dentro de los plazos fijados en el contrato.

152. Varias condiciones generales conceden acciones al vendedor para el caso de que el comprador no tome las mercaderías entregadas o se demora en hacerlo.

153. De este modo, según la formulación A.2, en los casos de contratos "entregado en . . ." o "entregado en la frontera", si el comprador no se hace cargo de las mercaderías tan pronto como han sido debidamente puestas a su disposición, correrán a su cargo los riesgos que puedan sufrir las mercaderías y pagará cualquier gasto adicional que ocasione su omisión. Según la formulación C.7, si el comprador se retrasa en hacerse cargo de las mercaderías, el vendedor, una vez expirado un período adicional que debe conceder, podrá o bien ofrecer las mercaderías en pública subasta o venderlas por mediación de un intermediario autorizado a expensas del comprador. En virtud de la formulación C.1, el vendedor tiene que disponer el almacenamiento de las mercaderías por cuenta y riesgo del comprador; puede también reclamar cualquier gasto en que haya incurrido legítimamente en cumplimiento del contrato. Las formulaciones C.2 y C.4, además de exigir al vendedor que almacene las mercaderías por cuenta y riesgo del comprador, disponen que debe también asegurar las mercaderías a expensas del comprador. Además, en virtud de estas últimas formulaciones, si el comprador no acepta la entrega dentro de un plazo razonable que el vendedor le indique en una comunicación por escrito, este último puede mediante una nueva notificación por escrito, y sin necesidad de sanción judicial, dar por terminado el contrato con respecto a la parte no entregada de las mercaderías y reclamar al comprador cualquier pérdida que le haya ocasionado por no haberse hecho cargo de las mercaderías.

R. *Recursos por falta de conformidad de las mercaderías*

154. La mayoría de las condiciones generales relativas a los productos agrícolas y otros productos vendidos a granel contienen una disposición que establece un cierto margen de descuento (reducción en el precio) como recurso primordial en caso de falta de conformidad de las mercaderías. Según la formulación B.11, la cuantía de este margen debe fijarse por mutuo acuerdo o mediante arbitraje y según la formulación D.5, solamente por arbitraje; en virtud de las formulaciones B.13, B.14 y B.15 "se fijará la reducción correspondiente para la época del año en que se efectuó el envío". Muchas formulaciones fijan la cantidad de la reducción que ha de concederse basándose en los grados de deficiencia en la calidad, por ejemplo, las formulaciones B.9, B.10, B.12, B.16, B.17, B.18, D.4.

155. Según la formulación D.5, en algunos casos el vendedor pagará una multa además de la reducción en el precio que ha de efectuarse. La cuantía de esta multa asciende al 50% de la reducción. La formulación A.3 prevé igualmente el pago de una multa cuando el comprador pide al vendedor que subsane el defecto en las mercaderías. Esta multa abarca el período desde la fecha en que se formula la reclamación hasta la fecha en que el defecto es subsanado, bien mediante reparación o sustitución. Y en su cálculo se aplica la misma tasa que en los casos de demora en la entrega (véase el párrafo 140 *supra*).

156. Algunas condiciones generales hacen depender el recurso del comprador del grado de deficiencia en la calidad de las mercaderías. De este modo, según las formulaciones B.16, B.17 y B.18, en los casos en que la reducción rebase el 10% del precio del contrato, el comprador puede rechazar las mercaderías y reclamar daños y perjuicios. De conformidad con la formulación C.7, cuando la diferencia entre el valor de las mercaderías entregadas y el precio del contrato es inferior al 10%, el comprador sólo puede reclamar una reducción en el precio; sin embargo, cuando la diferencia excede de este límite, puede dar por terminado el contrato y reclamar daños y perjuicios. Según la formulación B.6, cuando en el caso de compraventa "por muestra" la deficiencia en el valor es inferior al 5%, y en caso de compraventa "por tipo", es menor del 7%, el comprador sólo puede reclamar una reducción en el precio; sin embargo, si la deficiencia rebasa los porcentajes anteriores, puede pedir la rescisión del contrato y reclamar daños y perjuicios. Según la formulación B.12, si el material ajeno mezclado con las mercaderías excede del 5%, el comprador puede rechazar tales mercaderías y el contrato sería nulo e inválido con respecto a la cantidad rechazada.

157. En virtud de las formulaciones A.5 y A.6, el único recurso que tiene el comprador por cualquier deficiencia en la calidad (o en la cantidad) es la indemnización.

158. Según la formulación A.3 el comprador puede pedir que el vendedor subsane el defecto o una reducción en el precio. Si pide que se subsane el defecto, el vendedor tiene la obligación, a sus expensas, de reparar las mercaderías o sustituirlas. Sin embargo, si no subsana el defecto, el comprador podrá hacerlo por su cuenta y reclamar los gastos efectivamente hechos al vendedor, en la medida en que su pretensión sea razonable.

159. Según la formulación C.9, en caso de defecto en la calidad, el comprador sólo puede exigir una reducción en el precio. Sin embargo, cuando el contrato estipula que ciertas características de las mercaderías no sobrepasaran ciertos límites máximo y mínimo establecidos, y esta condición no se cumple, el comprador podrá cancelar el contrato o pedir la sustitución de las

mercaderías o reclamar daños y perjuicios por incumplimiento.

160. En virtud de las formulaciones B.13, B.14 y B.15, el defecto en la calidad no faculta al comprador para rechazar las mercaderías si no media una sentencia arbitral.

S. *Recursos por incumplimiento de otras obligaciones*

161. Varias otras condiciones generales contienen disposiciones sobre los recursos del vendedor cuando el comprador no da a tiempo las instrucciones pertinentes de envío. Según la formulación A.1 (*Incoterms*, en los contratos en fábrica, F.O.B., C.I.F., C. y F. y "flete y transporte pagados hasta...") el comprador debe sufragar los gastos adicionales efectuados, y todos los riesgos de la mercaderías desde la fecha de expiración del plazo para dar tales instrucciones. Según la formulación A.3, el vendedor puede almacenar las mercaderías por cuenta y riesgo del comprador. En la formulación B.1, el vendedor puede: *a*) enviar las mercaderías y exigir al comprador el cumplimiento del contrato o *b*) pedir instrucciones al comprador, o *c*) dar por terminado el contrato o *d*) reclamar daños y perjuicios por incumplimiento. En los casos *b*), *c*) y *d*), el vendedor tiene que notificar que no enviará las mercaderías por lo menos tres días antes de ejercitar cualquiera de estos derechos.

162. Según las formulaciones E.1 y E.2, si el comprador no da instrucciones de embarque, el vendedor puede, no obstante, disponer discrecionalmente el embarque de las mercaderías. Según las formulaciones A.8 y A.9, cuando el vendedor no recibe instrucciones de envío no será responsable por las demoras; la formulación A.8 dispone también que el vendedor tiene derecho a gravar con un interés anual del 6% el precio estipulado en el contrato desde la fecha de envío fijada en éste hasta la fecha del conocimiento de embarque, o a rescindir el contrato y reclamar daños y perjuicios si no recibe instrucciones dentro del mes siguiente a la fecha de envío estipulada en el contrato.

163. Algunas condiciones generales prevén igualmente recursos cuando el vendedor no notifica al comprador el envío de las mercaderías o no cumple las instrucciones de envío. De este modo, la formulación A.3 dispone que el vendedor pagará una multa si no notifica el envío al comprador y reembolsará al comprador todos los gastos que a éste le origine su inobservancia de las instrucciones de envío. Sin embargo, según la formulación de D.3 el vendedor reembolsa simplemente al comprador todos los gastos que éste haya tenido que efectuar como consecuencia de no haberle informado sobre los detalles relativos al envío. Según la formulación B.1, en caso de compraventa de mercaderías flotantes o de mercaderías transportadas por mar, si el vendedor no notifica al comprador los detalles del envío, el comprador tiene derecho, tras la expiración de un período adicional de tres días, a dar por terminado el contrato o reclamar daños y perjuicios.

T. *Recursos del vendedor en caso de demora en el pago por el comprador*

164. Varias condiciones generales estipulan que cuando el comprador no realiza a tiempo el pago, el vendedor puede posponer el cumplimiento de sus obligaciones hasta que el pago se haya efectuado (A.8, C.1, C.2, C.4, E.4 y E.5). Además, la formulación C.1 dispone que el vendedor puede imponer un interés del 6% sobre la suma adeudada, tras haber notificado por escrito al comprador. En caso de que el comprador no efectúe el pago dentro de un período adicional acordado por las partes, o, a falta de tal acuerdo, dentro del mes siguiente a la fecha de vencimiento, el vendedor podrá, tras notificarlo por escrito, y con exclusión de cualquier otro recurso, dar por terminado el contrato. Sin embargo, según las formulaciones C.2 y C.4 si el vendedor lo notifica al comprador dentro de un plazo razonable, puede reclamar un interés sobre la cantidad adeudada, y si al expirar el período adicional estipulado en el contrato el comprador sigue sin satisfacer el pago, el vendedor podrá, notificándolo por escrito y sin necesidad del consentimiento de ningún tribunal, dar por terminado el contrato y reclamar daños y perjuicios.

165. Las formulaciones E.1 y E.2 disponen que cuando el comprador no efectúa ninguno de los pagos exigibles con anterioridad a la entrega, o no extiende una carta de crédito, el vendedor puede elegir entre mantener el contrato o rescindirlo. En este último caso, el vendedor tiene que notificar al comprador dentro de los 15 días civiles siguientes a la fecha de vencimiento del pago, especificando la fecha a partir de la cual considerará rescindido el contrato. El vendedor puede también reclamar daños y perjuicios, además del reembolso de los gastos adicionales que le haya ocasionado la demora en el pago del comprador. La terminación del contrato por el vendedor tras la oportuna notificación, cuando el comprador deja de efectuar el pago en el momento oportuno, se prevé igualmente en las formulaciones C.7, D.8, D.9 y D.10.

166. La única formulación que concede al vendedor el derecho de suspender la entrega de las mercaderías *in transitu* es la A.8. Según esa formulación, si el comprador no efectúa el pago dentro de un cierto período subsiguiente a la presentación de la letra o factura del vendedor que comprenda las mercaderías enviadas de conformidad con el contrato, el vendedor puede, entre otras cosas, "disponer de las mercaderías ya enviadas en virtud del contrato y proceder a su venta privada o a ofrecerlas en subasta pública por cuenta y riesgo del comprador y sin necesidad de notificárselo..."

U. *Exoneración*

167. La mayoría de las condiciones generales contienen disposiciones relativas a las circunstancias que exoneran a las partes de cualquier responsabilidad por incumplimiento de sus obligaciones.

168. Mientras algunas condiciones generales definen estas circunstancias en términos amplios, muchas formulaciones enumeran, con distintos grados de detalle, los hechos concretos que abarcan estas circunstancias. De este modo, la formulación A.3 describe las circunstancias de exoneración como "circunstancias de fuerza insuperable" y las define como "circunstancias sobrevenidas tras la conclusión del contrato como resultado de acontecimientos de carácter extraordinario, imprevisibles e inevitables por las partes". La formulación

A.9 dispone que el vendedor no será responsable por los daños resultantes de cualquier causa siempre que no haya sido provocada por su culpa ni estuviere en conocimiento de los hechos que la motivaron y que no haya mediado culpa o negligencia por parte de sus agentes o empleados. Además, mientras que la formulación A.6 exonera al vendedor de cualquier responsabilidad por demora en el envío debido a circunstancias ajenas a su voluntad, las formulaciones E.1 y E.2 definen como casos de exoneración cualquier circunstancia ajena a la voluntad de las partes, cuyos efectos no hubieran podido evitar ni prevenir pese al ejercicio de la debida diligencia, siempre que esa circunstancia sea posterior a la formación del contrato e impida su cumplimiento total o parcialmente.

169. Por otra parte, muchas formulaciones enumeran dos o más de los hechos concretos siguientes, como definición de fuerza mayor, o, simplemente como causas de exoneración cuando producen la demora en el cumplimiento o su imposibilidad total o parcial: estado de guerra, inundaciones graves, incendios, desastres naturales, sequías, hielo, huelgas, cierre de fábricas, acontecimientos imprevisibles, motines, disturbios, avería de maquinaria, movilización, requisición o adquisición por el Gobierno, restricciones monetarias, prohibición de importar o exportar, escasez de transporte o escasez general de materiales, restricciones en el uso de energía, pestes, denegación de una licencia de exportación o de importación, bloqueos, embargos, insurrección, sabotaje, plaga u otras epidemias, cuarentena, tifones, huracanes, olas gigantescas, rayos, escasez de mano de obra y otras causas ajenas a la voluntad de las partes (A.4, A.6, A.8, A.9, B.5, B.6, B.7, B.8, C.2, E.3, C.6, D.1, D.7, E.4, E.5, E.6, etc.).

170. En la formulación E.4 figura un caso especial de exoneración. Según esta formulación el comprador queda exonerado de su obligación de aceptar la entrega de las mercaderías adquiridas que todavía no han sido manufacturadas por el vendedor cuando la fábrica o el establecimiento del vendedor es destruido por el fuego o por cualquier otra causa ajena a su voluntad.

171. La formulación D.2 dispone que si el contrato es declarado ilícito por el derecho inglés o por el derecho del país desde el que se han de enviar las mercaderías o del país de destino de las mercaderías, el contrato se cancelará sin concesión alguna a las partes, y los gastos que se hayan efectuado se reembolsarán de conformidad con las disposiciones de la *United Kingdom Law Reform (Frustration of Contracts) Act 1943*.

172. Muchas condiciones generales requieren que la parte que alegue un caso de exoneración notifique a la otra parte el acaecimiento de la circunstancia eximente; muchas de estas formulaciones también requieren la notificación del cese de tal circunstancia, por ejemplo, las formulaciones A.3, B.16, B.17, B.19, C.1, C.2, C.4, C.7, E.1, E.2, E.4, E.5.

173. El plazo de notificación difiere ampliamente. Así pues, la notificación debe hacerse:

Inmediatamente o sin demora (A.3, A.4, A.6, A.8, B.16, B.17, B.19, B.21, C.1, C.2, C.4, C.7, E.1 y E.2);

Dentro de un plazo razonable (D.3, D.9, D.10, E.5);

Dentro de los 7 días siguientes al suceso (B.6, B.12, D.7, E.4);

En los 2 días siguientes (exceptuados los domingos y festivos) al último día del plazo garantizado para el envío (B.7, B.13, B.14 y B.15);

Dentro de los 7 días siguientes a la terminación del plazo estipulado en el contrato para el envío (D.5 y D.6).

174. Varias formulaciones requieren igualmente que se proporcione prueba de la circunstancia eximente; por ejemplo, A.3, A.4, A.6, B.7, B.13, B.14, B.15, B.16, B.17, B.19, D.3, D.9.

175. Casi todas las formulaciones contienen cláusulas de exoneración. Sin embargo, algunas condiciones generales establecen una distinción entre aquellos casos en que el cumplimiento se convierte en total o parcialmente imposible y los casos en que el cumplimiento simplemente se retrasa.

176. Todas las formulaciones que contienen disposiciones sobre exoneración, establecen que cuando el cumplimiento resulte absolutamente imposible, el contrato se "rescindirá" o considerará "nulo e inválido" en la medida de esa imposibilidad (A.8, B.3, B.4, B.10, B.11, B.13, B.14, B.15, B.16, B.17, B.18, B.19, E.3, E.4, E.5).

177. Por otra parte, la formulación C.1 dispone que si el cumplimiento del contrato dentro de un período razonable resulta imposible, cada una de las partes puede rescindir el contrato notificando su intención a la otra parte.

178. En distintas condiciones generales se adoptan soluciones divergentes en los casos en que el evento interruptor sea de naturaleza temporal. A continuación se citan algunos ejemplos:

Si la interrupción u obstáculo dura más de 30 días, el contrato puede rescindirse (A.4, B.4, B.9, B.10, B.12, C.9, E.4, E.5);

Según la formulación A.9, el mismo resultado se produce después de transcurrido un período razonable;

Según las formulaciones D.5 y D.6, después de 60 días;

Si la interrupción dura más de 5 u 8 meses, según la extensión del plazo previsto para la entrega, cualquiera de las partes puede rescindir el contrato (A.3);

Según las formulaciones D.9, D.10 y E.6, el contrato se vuelve nulo e inválido si la interrupción dura más de 6 semanas;

Según las formulaciones E.5 y E.3, el plazo de entrega puede prorrogarse en la misma medida que la duración de la interrupción;

Una solución similar de prórroga del plazo de entrega se adopta en las formulaciones B.7, B.14 y B.15, pero sólo si la interrupción es causada por una huelga, motines o cierres de fábricas dentro de los últimos 28 días del plazo de entrega;

Según la formulación B.18 y, con ligeras diferencias, las formulaciones B.16, B.17 y B.19, la prórroga se aplica si la causa surge durante los últimos 28 días del período y dimana de un suceso distinto a la interrupción oficial de la navegación por razones tales como hielo, inundaciones o aguas poco profundas. La falta de entrega después de la fecha prorrogada se considera transgresión;

Según la formulación B.1, el plazo de entrega se suspende mientras dure la interrupción;

Según la formulación B.3, las partes tendrán que ponerse de acuerdo sobre la enmienda, extensión o cancelación del contrato.

V. *Otras disposiciones*

179. Casi todas las condiciones generales disponen que si las controversias no pueden resolverse amigablemente entre las partes deben someterse al arbitraje de un tribunal determinado, generalmente de conformidad con las normas de arbitraje adoptadas por la asociación comercial, bolsa de productos u otra organización similar que elaboró las condiciones generales de que se trate.

180. Muchas formulaciones incluyen también disposiciones relativas a la evaluación de los daños y perjuicios que la parte inocente puede reclamar. Algunas condiciones generales contienen igualmente disposiciones relativas a una o más de las siguientes cuestiones: bancarrota, prescripción, cesión, derecho aplicable y contratos "en ristra" (sucesivos).

V. Conclusiones y trabajos futuros

A. *Conclusiones*

181. Como se indicó en el párrafo 7, uno de los objetivos de este análisis es comparar las cuestiones de que se trata en las condiciones generales "generales" con las incluidas en las condiciones generales de alcance más limitado, es decir, las relativas a un grupo de productos o a un producto determinado.

182. Se observará en este análisis que ninguna de las condiciones generales que se examinan abarca todos los asuntos o resuelve todas las cuestiones de que se trata en la parte IV del presente estudio.

183. En unos pocos casos, la falta en algunas formulaciones de disposiciones sobre asuntos o problemas concretos se debe a la clase o naturaleza concreta de los productos a que se aplica la formulación particular. Por ejemplo, aunque la mayoría de las formulaciones para productos agrícolas contienen disposiciones relacionadas al porcentaje de tolerancia permisible (véanse los párrafos 44 y 45), las formulaciones destinadas a productos mecánicos evidentemente no los contienen. Por otra parte, las condiciones generales relativas a instalaciones y maquinarias incluyen disposiciones relativas a la garantía con respecto a la calidad o al funcionamiento de los productos durante un período determinado (véanse los párrafos 100 a 106), mientras que las formulaciones correspondientes a productos agrícolas no las contiene.

184. Sin embargo, en la mayoría de los casos la falta de disposiciones sobre una cuestión o problema determinados no parece guardar relación con la clase o naturaleza de los productos. Por ejemplo, la formulación C.6 (redactada por la Federation of Oils, Seeds and Fats Associations Ltd. para contratos destinados a "negocios generales") contiene disposiciones tan sólo sobre pago, demora, quiebra, domicilio, arbitraje y días no laborables. De manera similar, la formulación A.4 (Contratos comerciales sino-japoneses para importaciones al Japón) incluye tan sólo disposiciones sobre las condiciones de pago y de embarque, la inspección, el arbitraje y la fuerza mayor. Así pues, en todas estas condiciones generales quedan sin revolver muchas cuestiones relacionadas con la compraventa.

185. Se observará también que de nueve de las condiciones generales "generales" enumeradas en la categoría A del anexo II, siete formulaciones se aplican solamente a ventas en una zona geográfica determinada o entre dos países determinados. Las dos restantes (A.1 y A.2) tratan sólo de la interpretación de términos comerciales y se utilizan sólo en algunas partes del mundo. En consecuencia, no hay en la actualidad condiciones generales universalmente aplicables para la venta de una amplia gama de productos. Además, muchos de los formularios existentes que abarcan cierto grupo de productos, o determinada clase de éstos, se aplican solamente a un número limitado de términos comerciales.

186. Estas circunstancias parecen señalar la necesidad de contar con un conjunto de condiciones generales verdaderamente "generales" que puedan utilizarse en el comercio internacional entre las distintas regiones del mismo.

187. El hecho de que la mayoría de las formulaciones no incluyan disposiciones sobre varias cuestiones relacionadas con la compraventa puede no afectar en sí mismo la posibilidad de elaborar un conjunto de condiciones generales "generales" que abarquen una gran gama de cuestiones. Tal conjunto de condiciones generales podría facilitar la concertación de contratos de compraventa y ayudar a minimizar la posibilidad de controversias.

188. De manera similar, la posibilidad de elaborar este conjunto de condiciones generales podría no verse afectada por el hecho de que en ciertos casos una disposición sobre una cuestión particular no resultaría apropiada para ciertas clases de productos. En estos casos, podría incluirse en el texto una disposición que estableciera la aplicabilidad limitada de la disposición pertinente.

189. En la primera parte de este estudio (véase el párrafo 6) así como en la conclusión a que se llegó en el análisis de las condiciones generales de la CEPE relativas a cereales con respecto a las condiciones comerciales (véase el inciso *c*) del párrafo 23) se opinó que no era necesario tener formularios de condiciones generales diferentes para cada término comercial (F.O.B., C.I.F., C. y F., etc.) y forma de transporte. El análisis que figura en la parte IV de este informe apoya también esta opinión. Las disposiciones relativas a los distintos términos comerciales y formas de transporte podrían establecerse como opciones en un solo formulario de condiciones generales "generales"; en tal caso, las partes elegirían qué término comerial o forma de transporte se aplicaría a su contrato, de la misma manera que eligen actualmente el formulario que se aplica al término comercial o la forma de transporte convenidos.

190. Con respecto al fondo de las disposiciones que podrían incluirse en un nuevo conjunto de condiciones generales "generales", cabe recordar que en el presente análisis no se han incluido las disposiciones contenidas en las condiciones generales existentes que se aplican tan sólo a un producto determinado (véase el párrafo 29). En vista de que estas disposiciones se necesitan solamente en relación con ciertos productos

y que abarcan un número pequeño de los problemas que deben resolverse en la venta de tales productos, se considera que no entran en el marco de las condiciones generales "generales" que se aplicarían a una amplia gama de productos. Estas cuestiones podrían dejarse fuera del ámbito de las condiciones generales "generales", para ser resueltas mediante el acuerdo de las partes o mediante su inclusión en anexos especiales al formulario general.

191. Se recordará que en la primera parte del presente estudio se llegó a la conclusión provisional que la posibilidad de redactar una serie de condiciones generales "generales" dependía en gran medida de la posibilidad de encontrar soluciones para las cuestiones básicas que pudiesen aplicarse a una amplia gama de productos (véase el inciso *c*) del párrafo 6). El análisis de las disposiciones relativas a las distintas cuestiones tratadas en las partes III y IV de este informe muestra que en las formulaciones existentes hay una gran variedad de soluciones para cada cuestión. A primera vista podría parecer que la diversidad de soluciones se debe a las diferencias entre los distintos tipos de productos comprendidos en las diversas formulaciones. No obstante, un examen más detallado parece indicar que en muchos casos estas diferencias obedecen al hecho de que las distintas formulaciones fueron redactadas independientemente unas de otras y en momentos diferentes por diversas organizaciones.

192. En apoyo de esta conclusión cabe mencionar que en las distintas formulaciones se han adoptado soluciones diferentes para cuestiones que por su propio carácter no guardan relación alguna con el tipo de artículos comprendidos en la formulación, es decir, cuestiones tales como la formación del contrato, las licencias, los impuestos, los derechos y los honorarios, la interpretación de los términos comerciales y la transmisión del riesgo (véanse por ejemplo los párrafos 33, 35, 36, 38, 43, 70 a 72 y 108).

193. La conclusión precedente también puede ser apoyada por el hecho de que en ciertas cuestiones se han adoptado soluciones diferentes para el mismo tipo de productos. Así sucede, por ejemplo, con la tolerancia, que es aplicable solamente respecto de los artículos vendidos a granel, ya que el grado de tolerancia permitido en los distintos formularios varía considerablemente (véase el párrafo 44). De la misma manera, las interpretaciones de las expresiones relativas al momento de la entrega tales como "entrega inmediata", "pronta entrega", etc., que se encuentran principalmente en las formulaciones relativas a productos agrícolas, también difieren ampliamente (véase el párrafo 60).

194. No obstante, en algunos casos la diferencia entre las disposiciones relativas a algunas cuestiones se debe en cierta medida a la diferencia entre los tipos de artículos. Por ejemplo, el plazo de que dispone el comprador para notificar al vendedor su reclamación puede ser diferente para las mercaderías perecederas y para la maquinaria. Lo mismo sucede con la disposición que generalmente se encuentra en las formulaciones relativas a productos agrícolas y a otros artículos cuyo precio se cotiza en el mercado, según la cual los daños y perjuicios que deben pagarse al comprador en caso de que no se haga la entrega consitirán en la diferencia entre el precio del contrato y el precio del mercado en el momento del incumplimiento; naturalmente, esta disposición no puede aplicarse respecto de artículos que no se obtienen fácilmente en el mercado.

195. Pero esta circunstancia no parece afectar apreciablemente la posibilidad de preparar un conjunto de condiciones generales "generales". Dado que cada una de estas disposiciones divergentes se suelen referir a un grupo amplio de productos, podrían incluirse dentro de un formulario uniforme de condiciones generales, indicando respecto de cada cuestión la solución concreta que deba aplicarse a cada grupo de productos.

196. El primer anteproyecto de un conjunto de condiciones generales mencionado en el párrafo 5 *supra* fue redactado teniendo presente las consideraciones precedentes y las directrices sugeridas.

197. Estas condiciones generales "generales" no están destinadas a substituir a las formulaciones existentes. Naturalmente, las condiciones generales que puedan surgir de este proyecto preliminar sólo se utilizarán si lo desean las partes, las cuales tendrán libertad para enmendar, alterar o suprimir cualquiera de sus disposiciones bien mediante un acuerdo detallado o bien remitiéndose a las disposiciones de cualquier formulación existente. Por tanto, las condiciones generales uniformes podrían utilizarse también para colmar las lagunas de las formulaciones existentes, en la medida en que las partes interesadas las consideraran adecuadas para ese fin.

B. *Labor futura*

198. Teniendo presente las conclusiones anteriores y las directrices sugeridas, y en vista de la labor realizada sobre el primer anteproyecto, parece factible redactar un conjunto de condiciones generales "generales" que sea aplicable al menos a una amplia gama de productos. No obstante, la preparación del proyecto definitivo de condiciones generales uniformes requeriría la cooperación de las asociaciones comerciales, las cámaras de comercio y otras organizaciones análogas de las distintas regiones, ya que sólo ellas están en condiciones de determinar cuales de las normas divergentes aplicables a las diversas cuestiones serían las más adecuadas para semejante plan.

199. Por tanto, la Comisión tal vez desee pedir al Secretario General que establezca un grupo de expertos que sea representativo de las distintas organizaciones mencionadas en el párrafo 198. La tarea inmediata de este grupo sería ayudar a la Secretaría a preparar el proyecto definitivo que se ha de presentar a la Comisión.

200. La Comisión tal vez desee también pedir al Secretario General que informe a la Comisión en su séptimo período de sesiones sobre los progresos logrados en este proyecto.

ANEXO I

Formularios tipo de contrato para la venta de cereales preparados con los auspicios de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas

No.

1 A C.I.F. (maritime), Non-reciprocal; Cargoes and parcels; Weight and condition—final at shipment.

No.	
1 B	C.I.F. (maritime); Reciprocal; Cargoes and parcels; Weight and condition—final at shipment.
2 A	C.I.F. (maritime); Non-reciprocal; Cargoes and parcels; Condition final at shipment; Full outturn.
2 B	C.I.F. (maritime); Reciprocal; Cargoes and parcels; Condition final at shipment; Full outturn.
3 A	C.I.F. (maritime); Non-reciprocal; Cargoes and parcels; Rye terms (condition guaranteed at discharge); Shipping weight final.
3 B	C.I.F. (maritime); Reciprocal; Cargoes and parcels; Rye terms (condition guaranteed at discharge); Shipping weight final.
4 A	C.I.F. (maritime); Non-reciprocal; Cargoes and parcels; Rye terms (condition guaranteed at discharge).
4 B	C.I.F. (maritime); Reciprocal; Cargoes and parcels; Rye terms (condition guaranteed at discharge); Full outturn.
5 A	F.O.B. (maritime); Non-reciprocal; Cargoes and parcels.
5 B	F.O.B. (maritime); Reciprocal; Cargoes and parcels.
6 A	Consignment by rail in complete wagon loads; Non-reciprocal.
6 B	Consignment by rail in complete wagon loads; Reciprocal.
7 A	C.I.F. (Inland Waterway); Non-reciprocal.
7 B	C.I.F. (Inland Waterway); Reciprocal.
8 A	F.O.B. (Inland Waterway); Non-reciprocal.
8 B	F.O.B. (Inland Waterway); Reciprocal.

ANEXO II

Lista de condiciones generales analizadas en la parte IV del informe

A. *Condiciones generales "generales"*

Signatura	*Título*
A.1	Incoterms 1953—International Rules for the Interpretation of Trade Terms (International Chamber of Commerce)
A.2	International Rules for the Interpretation of the Terms: I. "Delivered at frontier . . . (named place of delivery at frontier)" II. "Delivered . . . (named place of destination in the country of information) duty paid" (International Chamber of Commerce)
A.3	General Conditions of Delivery of Goods between Organizations of the Member Countries of the Council for Mutual Economic Assistance (GCD CMEA 1968)
A.4	Sino-Japanese Trade Contracts: (*a*) Friendly Trade Import Contract (Import to Japan)
A.5	Sino-Japanese Trade Contracts: (*b*) L-T Trade Import Contract (Import to Japan)
A.6	Sino-Japanese Trade Contracts: (*c*) Friendly Trade Export Contract (Export from Japan)
A.7	Contract of Sale Form between China and Viet-Nam
A.8	Model contract form for use in foreign trade contracts (The Indian Council of Arbitration)
A.9	General Terms and Conditions for the Sale of Sundries (Japan International Trade Arbitration Association)

B. *Condiciones generales relativas a todos los productos agrícolas o a un grupo de ellos*

Signatura	*Título*
B.1	Geschäftsbedingungen des Waren-Vereins der Hamburger Börse e.V.
B.2	Standard form of contract for sale of Burma products on F.O.B. basis
B.3	Standard form of contract for sale of Burma products on C.I.F. basis
B.4	Conditions generales de vente en C.A.F. pour les produits de Madagascar (cafés exceptés) (Fédération Nationale des Syndicats d'Importateurs et d'Exportateurs de l'Afrique Orientale)
B.5	General Contract No. 1 (The Grain and Feed Trade Association)
B.6	General Contract No. 1 (The Cattle Food Trade Association)
B.7	F.O.B. Contract No. 64 (London Corn Trade Association Ltd.)
B.8	General Contract F.O.B. terms for goods in bags or bulk, No. 119 (The Grain and Feed Trade Association)
B.9	Copenhagen Contract for Transactions in Grain "free on board"
B.10	Copenhagen Contract for Transactions in Grain "including freight" (c.f.) or "including freight and insurance" (c.i.f.)
B.11	Contract for . . . ; . . . Basis—Delivered Terms ex ship, No. 81 (The Incorporated Oil Seed Association)
B.12	Contract for full container loads (FCLs), No. 107 (The Grain and Feed Trade Association)
B.13	Canadian and United States of America grain contract, cargoes, tale quale, No. 27 (London Corn Trade Association Ltd.)
B.14	La Plata grain contract, cargoes, rye terms, No. 32 (London Corn Trade Association Ltd.)
B.15	Black Sea and Danubian grain contract, cargoes, tale quale, No. 48 (London Corn Trade Association Ltd.)
B.16	Contract for the sale of cereals No. 1B—C.I.F. (maritime)—Reciprocal, cargoes and parcels—Weight and condition—final at shipment (United Nations Economic Commission for Europe)
B.17	Contract for the sale of cereals No. 5B, FOB (maritime), Reciprocal, cargoes and parcels (United Nations Economic Commission for Europe)
B.18	Contract for the sale of cereals No. 7A (inland waterway), non-reciprocal, United Nations Economic Commission for Europe)
B.19	Contract for the sale of cereals No. 6A, consignment by rail in complete wagon loads; non-reciprocal (United Nations Economic Commission for Europe)
B.20	FIS Rules and Usages for the international trade in agricultural seeds (Fédération Internationale du Commerce des Semences)
B.21	FIS Rules and Usages for the international trade in vegetable seeds, root seeds, mangel seeds, peas, dwarf and broad bean seeds (Fédération Internationale du Commerce des Semences)

C. *Condiciones generales relativas a un grupo de productos no agrícolas*

Signatura	*Título*
C.1	General conditions of sale for the import and export of durable consumer goods and of other engineering stock articles, No. 730 (United Nations Economic Commission for Europe)

Signatura	*Título*
C.2	General conditions for the supply of plant and machinery for export, No. 188 (United Nations Economic Commission for Europe)
C.3	Conditions générales de vente—Matériels d'importation (Chambre syndicale des négociants importateurs de matériel de travaux publics et de manutention)
C.4	General conditions for the supply for export of railway rolling stock and internal combustion engine locomotives (The International Association of Rolling Stock Builders (AICMR) and the European Builders of Internal Combustion Engine Locomotives (CELT))
C.5	Conditions générales de vente (Syndicat national des fabricants d'engrenages et constructeurs d'organes de transmission)
C.6	Contract for general business, No. 12 (Federation of Oils, Seeds and Fats Associations Ltd.)
C.7	Geschäftsbedingungen des Vereins des Deutschen Einfuhrgrosshandels von Harz, Terpentinöl und Lackrohstoffen e.V.
C.8	Allgemeine Verkaufs- und Lieferungsbedingungen für pflanzliche und tierische Ole, Fette, Fettsäuren und Trane (Verband des Deutschen Grosshandels mit Olen, Fetten und Olrohstoffen e.V. Grofor, Hamburg)
C.9	C.I.F. Contract terms for vegetable and animal oils and fats, fatty acids, acid oils and marine oils (Association of German Importers, Exporters and Wholesalers in Oils, Fats and Raw Materials of Oil)

D. *Condiciones generales relativas a un producto agrícola determinado*

Signatura	*Título*
D.1	General conditions for international dealings in potatoes (United Nations Economic Commission for Europe)
D.2	Conditions of sale (The Coffee Trade Federation)
D.3	F.O.B., C. and F., and C.I.F. Contract (The Coffee Trade Federation)
D.4	The London Jute Association Contract
D.5	Contract form for the purchase/sale of Thai mesta fibre (Indian Jute Mills Association/Thai Jute Association)
D.6	Agreement between the Jute Association of Thailand and the Japan Jute Association
D.7	Contract for feeding fish meal, C.I.F. terms, No. 10 (The Grain and Feed Trade Association, Ltd.)
D.8	Conditions of sale of rubber F.O.B. Colombo (The Ceylon Chamber of Commerce)
D.9	International F.O.B. contract for hides No. 1 (International Council of Hide and Skin Sellers' Associations and the International Council of Tanners)
D.10	International C.I.F., C. and F. contract for hides No. 14 (International Council of Hide and Skin Sellers' Associations and the International Council of Tanners)

E. *Condiciones generales relativas a productos no agrícolas concretos*

Signatura	*Título*
E.1	General conditions for export and import of sawn softwood, No. 410 (United Nations Economic Commission for Europe)
E.2	General conditions for the export and import of hardwood logs and sawn hardwood from the temperate zone (United Nations Economic Commission for Europe)
E.3	"Uniform" general terms, conditions and warranties 1964 (Timber Trade Federation of the United Kingdom, The Finnish Sawmill Owners' Association and the Swedish Wood Exporters' Association)
E.4	General trade rules (adopted by the Norwegian, Swedish and Finnish Paper Makers' Associations and agreed to by the National Association of Wholesale Stationers and Paper Merchants, the United Kingdom Paper Bag Association and the United British (wholesale) Paper Bag Makers' Association)
E.5	General trade rules for sale to oversea markets (adopted by the Norwegian, Finnish and Swedish Paper Makers' Associations and agreed upon by the Norwegian Oversea Exporters' Association and the Swedish Transmarine Export Union)
E.6	"Albion" general terms, conditions and warranties 1964 (Timber Trade Federation of the United Kingdom, the Finnish Sawmill Owners' Association and the Swedish Wood Exporters' Association)
E.7	General terms and conditions for machines (Japan International Trade Arbitration Association)
E.8	Draft model contract (Fédération Européenne des Importateurs de Machines de Bureau)
E.9	Conditions of sale and resale for export cargo shipments (National Coal Board of the United Kingdom)
E.10	Convention Fabrique Commerce. Contract de cooperation (Union Nationale des Négociants en Chaussures en Gros)

II. PAGOS INTERNACIONALES

Títulos negociables

1. *Grupo de Trabajo sobre Títulos Negociables Internacionales: proyecto de Ley Uniforme sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales; informe del Grupo de Trabajo acerca de la labor de su primer período de sesiones (Ginebra, 8 a 19 de enero de 1973) (A/CN.9/77)**

INDICE

	Párrafos
INTRODUCCIÓN	1–7
DELIBERACIONES Y CONCLUSIONES	8–135
A. Transmisión y negociación (artículos 12 a 22)	10–59
B. Tenedor y tenedor protegido: definición y derechos (artículos 5, 6 y 23 a 26)	60–82
I. Definición de tenedor	60–64
II. Definición de tenedor protegido	65–71
III. La presunción de que todo tenedor es un tenedor protegido	72–74
IV. Derechos del tenedor protegido	75–78
V. Derechos del tenedor	79–82
C. Derechos y obligaciones de los firmantes de un título (artículos 27 a 40)	83–135
CONSIDERACIÓN DE LA CONVENIENCIA DE PREPARAR NORMAS UNIFORMES APLICABLES A LOS CHEQUES INTERNACIONALES	136–138
LABOR FUTURA	139

INTRODUCCIÓN

1. En su cuarto período de sesiones la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional decidió "proseguir los trabajos con miras a la preparación de normas uniformes aplicables a un título negociable especial para uso facultativo en las transacciones internacionales". Con ese fin la Comisión pidió al Secretario General que preparase "un proyecto de normas de este tipo acompañado de un comentario"[1]. En cumplimiento de esa decisión se presentó a la Comisión, en su quinto período de sesiones, un informe titulado "Proyecto de Ley Uniforme sobre letras de cambio internacionales y comentario" (A/CN.9/67**) Dicho proyecto se refería a las letras de cambio en el sentido estricto de la expresión y no comprendía los pagarés ni los cheques. En todas las fases preparatorias que llevaron a la formulación del proyecto, se celebraron consultas con las organizaciones internacionales que tenían un interés en la materia y se hizo acopio, mediante cuestionarios y entrevistas, de información sobre las prácticas comerciales actuales.

2. En su quinto período de sesiones la Comisión tomó nota del resultado de las investigaciones realizadas por la Secretaría entre los círculos bancarios y mercantiles acerca del uso y la importancia de los pagarés en el comercio internacional, y pidió al Secretario General que modificara "el proyecto de ley uniforme sobre letras de cambio internacionales con miras a extender su aplicación a los pagarés internacionales". La Comisión pidió que el proyecto de Ley Uniforme así modificado se presentara al Grupo de Trabajo[2] que había creado en el mismo período de sesiones[3].

3. El Grupo de Trabajo sobre Títulos Negociables Internacionales está integrado por los ocho miembros siguientes de la Comisión: Egipto, los Estados Unidos de América, Francia, la India, México, Nigeria, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

4. En virtud de la decisión de la Comisión, las atribuciones del Grupo de Trabajo son las siguientes:

---

* 30 de enero de 1973.

** Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, II, 1.

[1] Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su cuarto período de sesiones, *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo sexto período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8417), párr. 35. Una breve reseña de los antecedentes de la materia hasta el cuarto período de sesiones de la Comisión figura en el documento A/CN.9/53, párrs. 1 a 7.

[2] Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones, *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo séptimo período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8717) (CNUDMI, informe sobre el quinto período de sesiones (1972)), párr. 61, 2) c).

[3] *Ibid*, párr. 61, 1) *a*).

1) Preparar un "proyecto definitivo de Ley Uniforme sobre letras de cambio y pagarés internacionales";

2) Examinar "la conveniencia de preparar normas uniformes aplicables a los cheques internacionales y la cuestión de si la mejor forma de lograr este objetivo es hacer extensiva la aplicación del proyecto de Ley Uniforme a los cheques internacionales o bien elaborar una Ley Uniforme aparte sobre cheques internacionales", y comunicar "a la Comisión sus conclusiones al respecto en un futuro período de sesiones".

5. El Grupo de Trabajo celebró su primer período de sesiones en la Oficina de las Naciones Unidas en Ginebra, del 8 al 19 de enero de 1973. Con la excepción de la India, estuvieron representados todos los miembros del Grupo de Trabajo. También asistieron al período de sesiones observadores de los siguientes miembros de la Comisión: la Argentina, Austria, el Brasil, el Irán, el Japón, Kenia y Rumania, así como observadores del Fondo Monetario Internacional, la Conferencia de La Haya sobre Derecho Internacional Privado, el Banco Internacional de Cooperación Económica, el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT), el Banco de Pagos Internacionales, la Comisión de las Comunidades Europeas y la Cámara de Comercio Internacional. El Grupo de Trabajo eligió Presidente al Sr. Moshen Chafik (Egipto).

6. El Grupo de Trabajo eligió la siguiente Mesa:

Presidente: Sr. Moshen Chafik (Egipto);

Relator: Sr. Roberto Luis Mantilla-Molina (México).

7. El Grupo de Trabajo tuvo a la vista un informe del Secretario General titulado "Proyecto de Ley Uniforme sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales, con comentarios" (A/CN.9/WG.IV. WP.2*) que había sido preparado en cumplimiento de la ya mencionada decisión tomada por la Comisión en su quinto período de sesiones. El Grupo también tuvo a la vista un documento de trabajo preparado por la Secretaría (A/CN.9/WG.IV/R.1).

Deliberaciones y conclusiones

8. En cuanto a sus métodos de trabajo, el Grupo de Trabajo decidió concentrar su labor, en su primer período de sesiones, en el fondo del proyecto de Ley Uniforme. El Grupo pidió a la Secretaría que preparase un proyecto revisado de los artículos respecto de los cuales sus deliberaciones llevasen a introducir modificaciones de fondo o de forma. El Grupo decidió también aplazar hasta una fase más avanzada de su labor el examen del ámbito de aplicación de la Ley Uniforme e inició su debate sobre las disposiciones del proyecto de Ley Uniforme con la parte III del mismo (Transmisión y negociación). En el curso del período de sesiones el Grupo de Trabajo consideró los artículos 12 a 40 del proyecto de ley uniforme, así como los artículos 5 y 6 (Interpretación) en cuanto se relacionaban con esos artículos. Un resumen de las deliberaciones del Grupo respecto de estos artículos y sus conclusiones figuran en los párrafos 10 a 135 de este informe.

9. Al clausurar su período de sesiones, el Grupo de Trabajo expresó su reconocimiento a la Secretaría por la excelente calidad del proyecto y el comentario contenidos en el documento A/CN.9/WG.IV/WP.2 y observó que esta documentación había proporcionado al Grupo una sólida base para sus trabajos. El Grupo de Trabajo expresó asimismo su reconocimiento a los representantes de organizaciones bancarias y comerciales que son miembros del Grupo de Estudio sobre Pagos Internacionales de la CNUDMI. La experiencia y los conocimientos aportados por el Grupo de Estudio a la Secretaría contribuyeron a cimentar el proyecto sobre una base firme y práctica. El Grupo de Trabajo hizo votos por que los miembros del Grupo de Estudio siguieran coadyuvando a la labor del Grupo y de la Secretaría durante las fases restantes del presente proyecto.

A. *Transmisión y negociación (artículos 12 a 22)*

Artículo 12

La transmisión de un título conferirá al adquirente los derechos del transmitente sobre el título y los derechos derivados del mismo.

10. En el proyecto del informe se distingue entre la transmisión de un título y su negociación. Conforme al artículo 12, el efecto de la transmisión de un título, con o sin endoso, es que el adquirente tiene los mismos derechos del transmitente sobre el instrumento y los derechos que emanen de éste. De esta disposición se desprende que el adquirente tiene los derechos del tenedor o del tenedor protegido si el transmitente es tenedor o tenedor protegido.

11. Durante el examen del artículo 12 se puso de relieve que las consecuencias de la norma en él enunciada sólo podían determinarse plenamente en el contexto de otras disposiciones del proyecto de Ley Uniforme relativas a la transmisión. Por consiguiente, los comentarios que se transcriben a continuación son de carácter preliminar, y el Grupo de Trabajo estudiará de nuevo el artículo 12 más adelante.

12. En el Grupo de Trabajo se expresó considerable apoyo a la opinión de que la ley uniforme debía tratar solamente de los efectos jurídicos de la transmisión de un título por endoso, o por simple entrega en el caso de los títulos cuyo último endoso fuera en blanco. Conforme a esa opinión, los efectos de las transmisiones sin endoso y los efectos de las cesiones debían dejarse al derecho nacional aplicable.

13. Se dijo que la Secretaría considerase la posibilidad de eliminar del proyecto la idea de la transmisión sin endoso y que, en lugar de ello, tratase de alcanzar los principales objetivos del artículo 12 de otra forma y en el contexto de otros artículos. Se sugirieron las siguientes soluciones específicas para su incorporación en otros artículos del proyecto:

a) Si el título es transmitido por el tenedor sin el endoso necesario, el adquirente tendría los derechos del tenedor, aun cuando el transmitente se negase a hacer el endoso o no pudiera hacerlo;

* Para el texto el proyecto de Ley Uniforme sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales, véase la próxima sección (segunda parte, II, 2).

b) El liberador, si paga un título y lo recibe sin endoso, debe poder transmitir sus derechos a otra persona;

c) Si un tenedor protegido endosa un título a una persona que no sea tenedor protegido, tal persona deberá tener los derechos del tenedor protegido, sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 25, según el cual tal endosatario no tendrá los derechos del tenedor protegido si "ha participado en una transacción que dé lugar a una acción o excepción respecto del título".

Artículo 13

1) Un título se negociará cuando la transmisión se haga:

a) Mediante endoso y entrega por el endosante al endosatario, o

b) Mediante simple entrega, siempre que el último endoso sea en blanco.

2) La negociación conferirá al endosatario la calidad de tenedor aun cuando el título se haya obtenido en circunstancias, inclusive incapacidad o fraude, violencia o error de cualquier tipo, en virtud de las cuales se puedan ejercer contra el endosatario acciones sobre el título u oponerle excepciones en cuanto a las obligaciones derivadas de él.

14. Conforme el artículo 13, los títulos se negocian cuando el tenedor los endosa y los entrega al endosatario o, si el último endoso es en blanco, cuando se entregan. Conforme al párrafo 2) del artículo 13, los títulos se negocian aun en el caso de que la negociación la efectúe una persona sin capacidad, etc.

15. El Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo con el fondo del artículo, pero hizo varias sugerencias para darle mayor claridad.

16. Se señaló que este artículo, unido a la definición que del tenedor se da en el apartado 6) del artículo 5, debería dejar sentado que toda persona que se encuentre en posesión de un título cuyo último endoso sea en blanco (por ejemplo, la persona que encuentre un título al portador o la persona que lo haya robado), es el tenedor de tal título. Además, debería dejar sentado que la negociación no es la única forma de que una persona pase a ser tenedor; por ejemplo, la persona a quien se pague un título es tenedor aunque no se le haya negociado el título.

17. Asimismo se señaló que se debería tratar de eliminar del proyecto los términos "negociar" y "negociación", sustituyéndolos por los conceptos de endoso y de entrega.

18. Se planteó la cuestión de si la Ley Uniforme debería dar los efectos de la negociación a los endosos hechos después del vencimiento. A este respecto, se indicó que la Ley Uniforme debería seguir el enfoque del artículo 20 de la Ley Uniforme de Ginebra sobre las letras de cambio[4].

[4] "El endoso posterior al vencimiento produce los mismos efectos que un endoso anterior. Sin embargo, el endoso posterior al protesto por falta de pago o hecho después de la terminación del plazo fijado para efectuar el protesto, no produce otros efectos que los de una cesión ordinaria.

"El endoso sin fecha se presume hecho, salvo prueba en contrario, antes de la terminación del plazo fijado para efectuar el protesto."

Artículo 14

Cuando un título sea transmitido sin el endoso necesario para conferir al adquirente la calidad de tenedor, éste podrá exigir del transmitente que se lo endose.

19. La falta del endoso necesario menoscabaría gravemente los derechos del adquirente y le impediría la ulterior negociación del título. El propósito de este artículo es conferir por ley al adquirente el derecho de exigir de la persona que le transmite el instrumento que haga el endoso necesario. El procedimiento para hacer cumplir ese derecho es cuestión que incumbe a cada legislación nacional.

20. Se hicieron varias observaciones respecto de este artículo. Se expresó el punto de vista de que la Ley Uniforme no debería conferir al adquirente el derecho de exigir, en virtud de la ley, un endoso del transmitente, sino que esta cuestión debería estar regulada por la relación contractual que existiera entre las partes al margen del título. Según otro punto de vista, el artículo 14 sólo sería eficaz si especificaba las sanciones en caso de incumplimiento por el transmitente. Por ejemplo, podría obligarse al transmitente a pagar una indemnización por los daños que sufriera el adquirente; se podía presumir que esos daños equivalían a la cuantía consignada en el título, de la que habría que deducir la suma que el transmitente pudiera demostrar en litigio.

21. Se señaló que la Ley Uniforme debía prescribir que el adquirente que hubiese obtenido el endoso necesario obtendría la calidad de tenedor solamente en el momento en que se hiciese el endoso.

22. Se puso de relieve que el artículo 14 no imponía una carga excesiva al transmitente ya que éste podía cumplir con las obligaciones que le imponía el artículo endosando el título "sin responsabilidad". Se señaló además que la ventaja del artículo 14 era doble:

i) En algunos países, en defecto de disposiciones legales, podía no haber un recurso eficaz contra la negativa a hacer el endoso necesario;

ii) Sería razonable presumir la promesa de extender el endoso necesario. El artículo 14 era útil porque confería un derecho legal que equivalía a un derecho contractual basado en esa promesa supuesta.

23. Si dijo que en el artículo 14 se podía prescribir que el adquirente pudiera firmar el endoso como agente del transmitente, pero solamente cuando hubiese una relación establecida de representación entre las partes, como la que existía entre un banco depositario y su cliente.

24. Un representante sugirió que la Secretaría considerase la cuestión de si un depositario o agente tendría derecho a exigir un endoso cuando él no hubiera dado el valor.

Artículo 15

El tenedor de un título endosado en blanco podrá convertir el endoso en blanco en un endoso

especial indicando en él que el título es pagadero a su nombre o al de otra persona.

25. El propósito del artículo 15 es establecer claramente que el tenedor puede convertir un endoso en blanco en un endoso especial sin necesidad de otra firma y añadiendo simplemente el nombre de la persona a quien ha de efectuarse el pago.

26. Se puso de relieve que el artículo 14 de la Ley Uniforme de Ginebra referente a las letras de cambio contenía, además de la disposición del artículo 14 del proyecto de Ley Uniforme, estas otras dos disposiciones: el tenedor podía: *a*) endosar de nuevo el título en blanco en favor de otra persona, y *b*) entregar el título a un tercero sin llenar el blanco y sin endosarlo. Se sugirió que se estudiara la posibilidad de recoger en el proyecto de Ley Uniforme el fondo de ambas disposiciones.

Artículo 16

Cuando el librador, el suscriptor o el endosante haya insertado en el título o en el endoso palabras que prohíban su transmisión, tales como "no transmisibles", "no negociable", "no a la orden", u otra expresión equivalente, no podrá negociarse el documento excepto para fines de cobro.

27. El artículo 16 permite al librador, al suscriptor o al endosante impedir la negociación del título por la persona que lo adquiere de ellos.

28. Se dijo que el objetivo básico de este artículo podría conseguirse disponiendo que cuando se insertase en un título la mención "no negociable", las partes que sucedieran a la que lo adquirió no tendrían la condición de "tenedor". En relación con esto se sugirió que, de ser posible, debía lograrse el objetivo del artículo sin prescribir que no se podía "negociar" el título.

29. Según otro punto de vista, el artículo 16 debería establecer por separado los efectos de la cláusula "no negociable" añadida por: 1) el librador o el suscriptor, y 2) el endosante.

30. Se estimó que el artículo 16 debía enunciar los efectos legales de un endoso contrario a una cláusula que prohibiese la negociación.

31. Un representante opinó que no se debería mantener el artículo 16; en caso de incluirlo, el artículo debía indicar expresamente que no se podría endosar un título que contuviese palabras que prohibiesen su negociación.

Artículo 17

El endoso cuyo objeto sea negociar un título con sujeción a una condición surtirá efectos a los fines de negociarlo, independientemente de que se cumpla la condición.

32. Conforme al artículo 17, el endoso condicional surtirá efectos como endoso aunque no se cumpla la condición.

33. Se opinó que en el artículo 17 se debía declarar claramente, como norma básica, que el endoso había de ser incondicional; si, no obstante ello se hacía el endoso con sujeción a una condición, debería tenerse por no escrita tal condición. Se señaló al respecto que tal formulación podía interpretarse en el sentido de que la condición no surtiría efectos entre el endosante y su endosatario inmediato; se estimó que ello no era conveniente. Cualquier formulación de ese tipo debería aclararse en el sentido de que el endoso condicional no surtiría efectos salvo entre el endosante y el endosatario.

34. El Grupo de Trabajo decidió que la ley uniforme tuviese en cuenta los siguientes objetivos:

a) El hecho de que un tenedor remoto supiera que no se había cumplido la condición o no indagara si se había cumplido o no, no impediría que tal tenedor tuviera el carácter de tenedor protegido si reunía los demás requisitos necesarios para ello;

b) La falta de cumplimiento de una condición no podía alegarse como excepción por el firmante que hizo el endoso condicional contra un tenedor remoto, ni siquiera en el caso de que tal tenedor no fuese tenedor protegido;

c) El firmante que hizo el endoso condicional podría alegar contra su endosatario inmediato el incumplimiento de la condición.

Artículo 18

Todo endoso cuyo objeto sea transmitir solamente una parte de la suma pagadera no surtirá efectos de endoso.

35. En virtud de este artículo serían nulas cláusulas tales como "Páguese a A la mitad de la suma debida" o "Páguese la mitad a A y la mitad a B".

36. El Grupo de Trabajo expresó su acuerdo con el texto del artículo 18. Se sugirió que la Secretaría indicase expresamente en el comentario al artículo que el endoso hecho en favor de dos o más endosatarios conjuntamente ("Páguese a A y B") o disyuntivamente ("Páguese a A o a B") no constituía endoso parcial. Quedó sin resolver la cuestión de si constituía un endoso parcial el endoso de un documento pagado en parte por la suma restante.

Artículo 19

Cuando haya dos o más endosos se presumirá que se hicieron en el orden en que aparecen en el título a menos que se pruebe lo contrario.

37. La relaciones jurídicas entre los endosantes pueden depender del orden en que se hayan hecho los endosos (véase el artículo 41 y el párrafo 1 del artículo 78). En vista de ello, el artículo 19 establece una presunción de hecho en cuanto a la secuencia de los endosos que figuran en un título en el sentido de que cada endoso se ha hecho en el orden en que aparece.

38. Se señaló que el artículo 19 debía contener otra estipulación por la que se estableciese una presunción en el sentido de que los endosantes serían responsables entre sí por el orden en que de hecho hubiesen endosado el instrumento.

39. Asimismo se expresó la opinión de que tal vez se aclarase el problema de hecho mediante una estipulación en virtud de la cual los endosantes habrían de numerar sus endosos consecutivamente. No obstante, se planteó la cuestión de si cabría prever sanciones en caso de incumplimiento de tal norma.

40. Se opinó que le Ley Uniforme debía disponer

expresamente que los endosos se consignaran solamente al dorso del título. El Grupo de Trabajo convino en estudiar esta cuestión junto con las disposiciones sobre el aval (artículos 43 a 45).

Artículo 20

1) Cuando en el endoso para cobro figuren las palabras "para el cobro", "para depósito", "valor al cobro", "por poder", u otra expresión equivalente, que autoricen al endosatario a cobrar el título, el endosatario

a) Sólo podrá endosar el título en las mismas condiciones; y

b) Podrá ejercer todos los derechos que dimanen del título y estará sujeto a todas las acciones y excepciones que puedan dirigirse contra el endosante.

2) El endosante para cobro no será responsable por razón del título frente a ningún tenedor posterior.

41. Este artículo trata del endoso para cobro. Se basa en la hipótesis de que el endosatario para cobro actúa como agente del endosante. De ello se desprende que:

a) El endosatario para cobro tiene los mismos derechos que el endosante (es decir, no puede ser tenedor protegido por derecho propio);

b) El endosante para cobro no es responsable por razón del título frente al endosatario;

c) El endosatario para el cobro no puede endosar ulteriormente el título excepto para cobro.

42. Se convino en general en que cuando el endosatario para cobro endosaba un título sin indicar que el endoso era para cobro, el endoso anterior, en el que se indicaba que el título sólo se podía presentar al cobro, limitaba el endoso ulterior.

43. También se convino en que en el comentario al artículo se debería indicar expresamente que la disposición en el sentido de que el endosatario "podrá ejercer todos los derechos que dimanen del título" incluía, a menos que se conviniese otra cosa, el derecho de ejercer acciones ante los tribunales en relación con el título.

44. Se entendió que si el endosatario para cobro pagaba, antes de cobrarlo, el importe del título a su endosante, no por ello adquiría la calidad de tenedor protegido. Sin embargo, se señaló que, si no se pagaba el documento, lo dispuesto en la ley no redundaría en detrimento de cualesquiera derechos contractuales que independientemente del título existieran entre el mandante y su mandatario (endosatario para el cobro).

45. Se hizo una sugerencia de forma en cuanto a las expresiones que figuran al principio del párrafo 1) del artículo 20, a saber, que el concepto de endoso para cobro debería definirse antes de que se hiciera referencia a un "endoso para cobro".

46. Se preguntó si el artículo 20 se aplicaría al banco que antes de cobrar un título acreditase la suma correspondiente en la cuenta del endosante. Se advirtió que tal sería, en efecto, el caso, pero que el banco cobrador podría protegerse incoando una acción de reembolso contra el endosante, o que podría haber exigido un endoso normal. En este último caso, el banco pasaría a ser tenedor protegido y tendría derechos sobre la letra contra el endosante.

Artículo 21

Cuando por transmisión o negociación vuelva un título a poder de un firmante anterior, éste podrá, con sujeción a lo dispuesto en la presente ley, reemitir el título, transmitirlo o negociarlo nuevamente.

47. Este artículo permite que el librador que ha recibido el título lo emita de nuevo al beneficiario del pago o, si el título ha sido endosado al librador, que éste lo endose a otra persona. De igual modo, el firmante anterior al tenedor que paga el importe del título puede transmitirlo nuevamente y, si el instrumento le ha sido endosado, transferirlo o endosarlo.

48. Se recordó que el Grupo de Trabajo todavía no había zanjado la cuestión de si un título podía negociarse después del protesto por falta de pago o después del pago; el Grupo reservó su decisión sobre este particular. Se advirtió que, con arreglo al criterio seguido en el proyecto de ley uniforme, el tenedor que tomaba el título después de un protesto por falta de pago podía convertirse en tenedor protegido.

49. En el Grupo de Trabajo se dudó de que fuera aconsejable el empleo de las palabras "transmisión" y "transmitirlo" en el artículo 21. El Grupo decidió volver a examinar la cuestión en el contexto del artículo 12.

50. Se dijo que el artículo 21 debía disponer que el librador no podía negociar el título después del vencimiento.

Artículo 22

1) Toda persona que adquiera un título mediante lo que, según las indicaciones consignadas en él, parezca una cadena ininterrumpida de endosos, será un tenedor, aunque uno de los endosos sea falso o haya sido firmado por un mandatario sin poder bastante, siempre que dicha persona no haya tenido conocimiento de la falsificación o de la falta de poder.

2) Cuando un endoso sea falso o haya sido firmado por un mandatario sin poder bastante, el librador o el suscriptor o la persona cuyo endoso haya sido falsificado o esté firmado por un mandatario sin poder bastante tendrá derecho a recibir del falsificador o del mandatario, o de la persona que recibió el título del falsificador o del mandatario, una indemnización por cualquier daño que pueda haber sufrido como consecuencia de lo dispuesto en el párrafo 1) del presente artículo.

3) Sin perjuicio de lo dispuesto en los incisos *a*) y *b*) del artículo 28, ningún endoso que sea falso o haya sido firmado por un mandatario sin poder bastante impondrá responsabilidad alguna a la persona cuya firma haya sido falsificada o en cuyo nombre el mandatario haya pretendido actuar al endosar el título.

51. Con arreglo a este artículo, un endoso falso o un endoso firmado sin autorización surte efecto como

endoso, siempre que forme parte de lo que, en el cuerpo del título, parezca una cadena ininterrumpida de endosos. En consecuencia, la persona que adquiere el título de esa manera pasa a ser "tenedor". En virtud, del artículo 23, las personas que firman el título se comprometen a pagar al "tenedor"; el "tenedor" puede adquirir la condición de "tenedor protegido" y tomar el título libre de acciones y excepciones de conformidad con las normas del artículo 25. Además, según el artículo 70, un firmante queda eximido de responsabilidad cuando paga, entre otras personas, a un "tenedor". Así, pues, en virtud del artículo 22, la persona cuyo endoso se falsifica puede perder sus derechos sobre el título y derivados del mismo. Sin embargo, el párrafo 2) del artículo confiere al librador o suscriptor, o la persona cuyo endoso se ha falsificado, el derecho de recibir una indemnización no sólo del falsificador, sino también de una persona que haya tomado el título del falsificador. Como resultado de ello, el riesgo financiero entrañado por la falsificación corre a cargo del falsificador o — y esto es más importante — de la persona que toma el título del falsificador. (Este último, en las transacciones internacionales, suele ser un banco.) De esta manera, el artículo respeta el fondo de la máxima "conoce a tu endosante", al paso que protege a casi todos los firmantes que toman un título que parece legítimo.

52. El Grupo de Trabajo se mostró de acuerdo con la política general en que se basa el artículo 22. En su opinión, el artículo constituye una transacción razonable entre los criterios sumamente opuestos con que en la actualidad se aborda el problema de los endosos falsos en los diversos ordenamientos jurídicos. Por consiguiente, los comentarios de los miembros del Grupo de Trabajo y de los observadores tuvieron principalmente por finalidad la aclaración y la mejora del método básico consagrado en el proyecto.

53. Se preguntó a qué resultados se llegaría en el caso siguiente. El beneficiario del pago endosa el título en blanco, el título es robado, y posteriormente el ladrón lo transmite por negociación a A falsificando la firma. Se señaló que, en estas circunstancias, tanto el ladrón como A son tenedores, no ya en virtud del artículo 22, sino porque satisfacen la definición de "tenedor" dada en el apartado *b*) del artículo 5. La idea era que el artículo 22 se aplicase únicamente a los casos en que la persona que toma del falsificador no es tenedor porque no toma el título mediante una cadena ininterrumpida de endosos auténticos, según se requiere en los párrafos 5) y 6) del artículo 5. El artículo 22 debe considerarse como una excepción a la definición de "tenedor" enunciada en los párrafos 5) y 6) del artículo 5.

54. Se señaló la cláusula final del párrafo 1): "siempre que dicha persona no haya tenido conocimiento de la falsificación...". Se dio el ejemplo siguiente: tras una falsificación, un instrumento es endosado a A, que reúne las condiciones para ser "tenedor" en virtud del artículo 22. A endosa entonces a B, que tenía conocimiento de la falsificación. Se indicó que la frase citada impedía considerar a B como "tenedor" y que ello era inconveniente, ya que B debía suceder en la condición de "tenedor" que ostentaba su endosante A. Se contestó que el párrafo 1) del artículo 22, por sí solo, llevaría a ese resultado. No obstante, la persona B que tomó con conocimiento de la falsificación tendría, en virtud del artículo 12, los derechos de un tenedor, porque su endosante A era tenedor. El Grupo de Trabajo llegó a la conclusión de que esa persona sería un tenedor con plenos derechos.

55. También se advirtió que si se mantuviese la condición relativa a la falta de conocimiento, debería indicarse que esta condición se refiere únicamente a la falta de conocimiento en el momento en que una persona tomó su instrumento; el conocimiento adquirido posteriormente no hacía al caso.

56. Según una opinión, en el párrafo 1) del artículo 22 debería hacerse la distinción entre el caso de un endoso falsificado por un ladrón y un endoso hecho por un mandatario sin autorización. En el primer caso, el ladrón no podía ser descubierto fácilmente o, si era descubierto, solía ser insolvente, mientras que en el segundo caso el mandatario podía identificarse con facilidad. Se hizo notar que, de conformidad con el proyecto de ley uniforme, el mandatario que actuara sin poder bastante no sólo sería responsable del pago de la indemnización con arreglo al párrafo 2) del artículo 22, sino que también sería responsable, en virtud de su propia firma, ante cualquier firmante subsiguiente. Así, pues, el riesgo de la falsificación correría a cargo del mandatario.

57. El Grupo de Trabajo acordó que se indicase claramente que el artículo 22 está sujeto a la norma aplicable en virtud de los apartados *a*) y *b*) del artículo 28, según la cual la firma falsificada en un título impone obligación a la persona cuya firma se falsifica, si tal persona ha ratificado dicha firma o si su conducta ha dado motivos al tenedor, explícita o implícitamente, para creer que la firma era auténtica. Además, en el comentario al artículo 22 debería señalarse que la indemnización a la que da derecho el párrafo 2) está subordinada a las normas del derecho nacional aplicable, en virtud de las cuales la indemnización puede reducirse en caso de negligencia del demandante.

58. El Grupo de Trabajo convino en que las disposiciones enunciadas en el párrafo 3) del artículo 22 estaban debidamente previstas en los artículos 28 y 30, por lo que debían eliminarse.

59. El Grupo de Trabajo pidió a su secretaría que estudiase la posibilidad de reubicar el artículo 22 en un sitio más apropiado dentro del proyecto de ley uniforme.

B. *Tenedor y tenedor protegido: definición y derechos (artículos 5, 6 y 23 a 26)*

I. *Definición de tenedor*

Apartado a) *del párrafo 5) y párrafo 6) del artículo 5*

5) *a*) La expresión "endoso" designa la firma, o la firma acompañada de una declaración, puesta en el título por el tomador, por un endosatario del tomador o por cualquier persona designada en virtud de una cadena ininterrumpida de endosos, en la que se designa a la persona a quien debe pagarse el título. El endoso que consiste simplemente en la firma del endosante significa que el título es pagadero a cualquier persona que se encuentra en posesión del mismo;

6) La expresión "tenedor" designa al tomador o al endosatario de un título que se encuentra en posesión de él.

60. Según el proyecto de Ley Uniforme, el concepto de "tenedor" es importante, entre otros, en los siguientes casos:

a) La calidad de tenedor es un elemento necesario de la condición de tenedor protegido (párrafo 9) del artículo 5);

b) La persona que firma un título se compromete a pagar al tenedor del mismo (artículo 23);

c) El firmante de un documento queda liberado mediante el pago hecho al tenedor (párrafo 1) del artículo 70).

Según el párrafo 6) del artículo 5, el tenedor es el tomador o un endosatario (véase el apartado *a*) del párrafo 5) del artículo 5) que se encuentra en posesión del título.

61. El Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo en que la definición de "tenedor" incluyese al poseedor de un título cuyo último endoso está en blanco. Se advirtió que en el actual proyecto se pretendía alcanzar ese resultado mediante la definición de "endoso", pero que esta definición no estaba vinculada con suficiente certidumbre al concepto de "endosatario" definido en el párrafo 6) del artículo 5. El Grupo decidió que era necesaria una disposición más explícita.

62. El Grupo de Trabajo examinó si la definición de "tenedor" debía incluir también al "avalista" (artículo 43) que ha pagado el importe del título y se encuentra en posesión del mismo. Se llegó a la conclusión de que no debía ampliarse de tal manera la definición de "tenedor", puesto que no debía darse al avalista el derecho a endosar el título. El único derecho del avalista que ha pagado debe ser el de reclamar el reembolso a la persona cuyo pago ha garantizado y a los firmantes responsables ante esa persona. Así se dispone expresamente en el artículo 45. El Grupo de Trabajo llegó a la conclusión de que éste era el criterio más aceptable para tratar el problema.

63. El Grupo de Trabajo también consideró si el librador que ha pagado el importe del título y adquiere este último sin que se le haya endosado debe considerarse un "tenedor". Por razones similares a las que se exponen en el párrafo precedente, el Grupo llegó a la conclusión de que no debía ampliarse la definición de "tenedor" de manera que abarcase esta situación.

64. El Grupo de Trabajo estimó que, como la definición de "tenedor" incluía al "endosatario" que se encuentra en posesión del título, el proyecto de ley uniforme quedaría más claro si contuviese una definición de "endosatario".

II. *Definición de tenedor protegido*

Párrafo 9) del artículo 5

9) La expresión "tenedor protegido" designa al tenedor de un título que, según las indicaciones consignadas en él, parece completo, en regla y no vencido, siempre que, al recibirlo, dicho tenedor no haya tenido conocimiento de la existencia de ninguna acción o excepción relativa el título o del hecho de que éste hubiese sido protestado.

Artículo 6

A los fines de la presente ley, se considerará que una persona tiene "conocimiento" de un hecho si tiene efectivamente conocimiento de él [o si la falta de conocimiento del hecho se debe a [grave] negligencia de su parte] [o si ha sido informada del hecho o si el hecho puede descubrirse por las indicaciones consignadas en el título].

65. En el proyecto de Ley Uniforme se concede protección especial al "tenedor protegido" (artículo 25). En general, el tenedor protegido toma el título libre de acciones y excepciones. Con arreglo al párrafo 9) del artículo 5, el tenedor de un instrumento ostentará la calidad de tenedor protegido si el título parece, según las indicaciones en él consignadas, completo, en regla y no vencido y si ha tomado el documento sin conocimiento de ninguna acción o excepción. En el artículo 6 se indica cuándo se considera que una persona tiene tal "conocimiento".

66. El Grupo de Trabajo opinó que la definición actual de tenedor protegido quizá no permitiese atender adecuadamente al caso siguiente. El librador libra una letra contra el librado pagadera a sí mismo; la letra es aceptada por el librado. El negocio subyacente a la letra es la entrega futura de mercancías por el librador al aceptante. El librador no entrega. Podría entonces argumentarse que, en virtud del apartado *a*) del artículo 5, el librador-tomador es un tenedor protegido y que, por tanto, el aceptante no puede oponerle niguna excepción basada en la falta de entrega de las mercancías. El Grupo llegó a la conclusión de que este resultado no sería conveniente. El aceptante, si no pudiese oponer la excepción de no ejecución a la acción incoada por el librador-tomador en virtud de la letra, se vería obligado a pagar la letra y a incoar por separado una acción extracambiaria sobre el negocio subyacente. El Grupo de Trabajo llegó a la conclusión de que las normas aplicables al "tenedor protegido" no debían redundar en menoscabo de las excepciones, como en el caso anterior, de las personas con quien ha tratado el tenedor.

67. El Grupo de Trabajo convino en que el momento que había de tenerse en cuenta para determinar la condición de "tenedor protegido" es el momento en que una persona adquiere el título. Si en ese momento el título no estaba vencido y si la persona no tenía conocimiento de ninguna acción o excepción, el tenedor del título era un tenedor protegido; el hecho de que el título venciera una vez en poder del tenedor protegido después de que éste lo hubiese tomado o el hecho de que, posteriormente a la fecha en que tomó el título, el tenedor hubiese tenido como conocimiento de una acción o excepción no afectaba a su condición. Hubo acuerdo en que la redacción del párrafo 9) del artículo 5 se refundiese para exponer esta norma con mayor claridad.

68. Se señaló que en el párrafo 9) del artículo 5 (definición de "tenedor protegido"), el proyecto de ley uniforme exige que el tenedor protegido sea "tenedor de un título", es decir, un escrito que se ciña a los requisitos de forma enunciados en los párrafos 2) o 3) del artículo 1. Además, el párrafo 9, del artículo 5 requiere que el título, según las indicaciones en él con-

signadas, parezca *completo*. Se expresó la opinión de que este requisito era innecesario en vista de la exigencia de que el escrito sea un "título" en el sentido de los párrafos 2) o 3) del artículo 1. Se consideró el caso siguiente: se libra un título pagadero en un fecha determinada, pero se deja en blanco el espacio reservado a la indicación de la fecha de emisión. Se llegó a la conclusión de que la persona que tomase tal título debería poder considerarse tenedor protegido aunque el título no fuese "completo" en el sentido del párrafo 9) del artículo 5. En cuanto a la "fecha de emisión", con arreglo a una opinión la mención de esa fecha debería incluirse entre los requisitos de forma enunciados en los párrafos 2) o 3) del artículo 1. Según este criterio, la persona que tomase un efecto en el que no figurase tal mención no tendría calidad de tenedor protegido, puesto que no sería tenedor de un "título". El Grupo de Trabajo resolvió estudiar en relación con el examen del artículo 1 la cuestión de si la indicación de la fecha de emisión debe ser un requisito de forma.

69. El Grupo de Trabajo convino en no ampliar la definición de "tenedor protegido" de manera que abarcase el requisito de que el tenedor adquiera el título con entrega del valor.

70. El Grupo de Trabajo examinó la definición de "conocimiento" dada en el artículo 6. Se convino en que el conocimiento *efectivo* de la existencia de acciones o excepciones en el momento de tomar el título no debía impedir que el tenedor fuese un tenedor protegido. El Grupo no se puso de acuerdo sobre la cuestión de si la negligencia o la falta de "buena fe" debían también restar al tenedor la calidad de tenedor protegido. El Grupo de Trabajo opinó que esa cuestión planteaba difíciles problemas normativos y que el estudio de la importancia que la negligencia y la buena fe tenían en los principales ordenamientos jurídicos ayudaría a tomar una decisión firme sobre ese asunto. En consecuencia, pidió a la Secretaría que analizara esos aspectos a fin de que el Grupo pudiera seguir discutiendo la conveniencia de incluir la negligencia o la falta de buena fe en la definición de "tenedor protegido".

71. El Grupo de Trabajo llegó asimismo a la conclusión de que, si se tenía en cuenta solamente el elemento del conocimiento efectivo, en la definición de "tenedor protegido" podría muy bien mencionarse el requisito del conocimiento efectivo. En tal caso no sería necesario definir por separado lo que ha de entenderse por "conocimiento" al definir la condición de "tenedor protegido".

III. *La presunción de que todo tenedor es un tenedor protegido*

Artículo 26

1) Se presumirá que todo tenedor es tenedor protegido.

2) Cuando se pruebe la existencia de una excepción, el tenedor estará obligado a probar que es tenedor protegido.

72. Este artículo establece la presunción de que todo tenedor es un tenedor protegido. Por consiguiente, basta con que una persona pruebe que es tenedor para que pueda gozar *prima facie* de todos los derechos sobre el título y derivados del mismo. De ello se sigue que la carga de probar la existencia de una acción o una excepción recae sobre el obligado. Conforme al párrafo 2) del artículo 26, cuando el obligado prueba la existencia de su acción o excepción, el tenedor debe demostrar que es tenedor protegido.

73. El Grupo de Trabajo manifestó estar de acuerdo con la norma de la presunción de que todo tenedor es tenedor protegido mientras no se demuestre lo contrario. En cambio, hubo opiniones divididas en cuanto a determinar en quién debe recaer la carga de la prueba si el obligado demuestra la existencia de una excepción. ¿Incumbe al tenedor (demandante) probar que es tenedor protegido? ¿O debe ser el obligado (demandado) el que pruebe que el tenedor no es tenedor protegido? El primer criterio, que se recogía en el párrafo 2) del artículo, fue impugnado porque, en los países cuya legislación se inspira en el derecho romano, sería prácticamente imposible al tenedor probar el "hecho negativo" de que había tomado el título sin conocer la existencia de una acción o excepción. Contra el segundo criterio se adujo que el obligado raras veces podría probar que un tenedor residente en un país lejano conocía la existencia de tal acción o excepción.

74. Tras discutir los criterios anteriores y estudiar la posibilidad de dejar que cada legislación nacional decidiese quién debe probar que el tenedor es o no es tenedor protegido, el Grupo de Trabajo llegó a las siguientes conclusiones:

a) Mantener el párrafo 1), pero agregándole las palabras, "mientras no se demuestre lo contrario";

b) Suprimir el párrafo 2);

c) Redactar de nuevo el párrafo 1) de forma que no se imponga la conclusión de que la carga de probar el "hecho negativo" de la falta de conocimiento de la existencia de una acción o excepción recaerá en el tenedor.

IV. *Derechos del tenedor protegido*

Artículo 25

1) Los derechos del tenedor protegido sobre el título y derivados del mismo no podrán ser objeto de:

a) Ninguna acción ejercida por cualquier persona sobre el título;

b) Ninguna excepción opuesta por cualquier firmante salvo las excepciones fundadas en circunstancias que hagan nula la obligación del firmante basada en el título;

c) Ninguna excepción basada en la extinción de la obligación o en su inexistencia por falta de aceptación o de pago del título o por no haber sido éste debidamente protestado.

2) La transmisión de un título por un tenedor protegido no conferirá al adquirente los derechos del tenedor protegido, si el adquirente ha participado en un negocio que dé lugar a una acción o excepción respecto del título.

75. En virtud del artículo 25, no se puede ejercer contra el tenedor protegido ninguna acción sobre el título, ni tampoco se le puede oponer ninguna excepción en cuanto a su obligación basada en él, con las

salvedades limitadas que se definen en el apartado *b*) del párrafo 1). En casi todos los casos el tenedor de una letra de cambio o un pagaré internacional tendrá claramente la calidad de tenedor protegido (véase el análisis del párrafo 9) del artículo 5 y del artículo 26 en los párrafos 64 a 73 *supra*). La sólida salvaguardia que el artículo 25 da al tenedor protegido constituye, pues, el fundamento de la seguridad de las transacciones internacionales, que es el objetivo central de la ley uniforme.

76. En virtud del apartado *a*) del párrafo 1), no se puede ejercer contra el tenedor protegido ninguna acción sobre el título. El Grupo de Trabajo aprobó esta norma. También estuvo de acuerdo con la norma básica del apartado *b*), con arreglo a la cual los firmantes demandados en virtud del título no pueden oponer excepciones al tenedor protegido. Se puso de relieve la norma enunciada en el apartado *b*) respecto de las excepciones que hacen "nula" la obligación basada en el título. El Grupo de Trabajo llegó a la conclusión de que en esta disposición no se veía inmediatamente con claridad de qué excepciones se trataba, y opinó que la disposición podía ser objeto de una aplicación demasiado amplia. Se sugirió que en el caso particular enunciado en el apartado *b*) del párrafo 1) se enumerasen expresamente las excepciones que el tenedor protegido no puede impugnar. Con tal fin el Grupo invitó a los representantes a que presentaran listas de las excepciones oponibles, en su legislación nacional, al tenedor protegido. El Grupo de Trabajo decidió estudiar de nuevo el apartado *b*) a la luz de un análisis de las normas nacionales vigentes a ese respecto. Asimismo, pidió a la Secretaría que, al refundir el artículo 25, tomase en consideración el parecer de que no es necesario disponer en el apartado *c*) que no se puede oponer al tenedor protegido del título "ninguna excepción basada en la extinción", ya que esta norma está implícita en la regla básica del apartado *b*), según la cual los derechos del tenedor protegido basados en el título no pueden ser objeto de "ninguna excepción opuesta por cualquier firmante". El Grupo de Trabajo decidió aplazar el estudio de la disposición del apartado *c*) sobre la ausencia de protesto de la falta de aceptación o de pago hasta que examinara la parte V del proyecto (artículos 46 a 68), relativa a la presentación, la falta de aceptación o de pago y los recursos.

77. El párrafo 2 se basa en la premisa de que en el proyecto figuraría una norma general según la cual, cuando el tenedor protegido, A, transmite por negociación el título a otra persona, B, se confieren a B los derechos del tenedor protegido A (véase el artículo 12, en los párrs. 10 a 13, *supra*). Esta norma, llamada de "protección", tiene por finalidad permitir que el tenedor protegido goce plenamente de su condición protegida y tenga entera libertad para negociar el título. El párrafo 2) del artículo 25 dispone una excepción a esta norma de "protección" cuando el adquirente "ha participado en un negocio que dé lugar a una acción o excepción respecto del título". El Grupo de Trabajo se mostró de acuerdo con el resultado que se pretende alcanzar en el párrafo 2), a saber, que la persona que ha participado en un negocio que da lugar a una acción o excepción respecto del título no debe poder aprovechar la ventaja constituida por el hecho de que lo ha tomado de un tenedor protegido. Se sugirió que se agregase otro caso de inaplicabilidad de la norma de "protección" para impedir que la persona que toma el título de un tenedor protegido goce de los derechos del tenedor protegido si, siendo firmante anterior del título tenía *conocimiento* de una acción o excepción respecto de éste. Se dio el ejemplo siguiente: T induce dolosamente al librador a emitir un título a favor de T; T endosa a A, que tiene conocimiento del dolo; A endosa a B que es un tenedor protegido; B endosa a A. Se hizo observar que estos casos serían raros. El Grupo de Trabajo opinó que no debía incluirse en el párrafo 2) una disposición especial referente a esta situación poco común.

78. El Grupo de Trabajo no pudo llegar a ningún consenso en cuanto a la conveniencia de incluir la norma de "protección" en la Ley Uniforme. Con arreglo a una opinión, la norma de "protección" debía recogerse ya que, como se dice antes, permite al tenedor protegido negociar libremente los títulos y porque es necesaria para completar la protección del tenedor protegido. Según la opinión contraria, la norma de "protección" debía eliminarse y sustituirse por una norma según la cual debe determinarse que los derechos del que toma un título son independientes de los derechos de la persona de la que se toma tal título. Según otra opinión, la Ley Uniforme debería establecer una distinción, por lo que respecta a la aplicación de la norma de "protección", entre las excepciones, por una parte, y las acciones, por otra. Respecto de las excepciones, debería mantenerse la norma de "protección". En cambio, respecto de las acciones sobre el título, no debería ser aplicable la norma de "protección", y el que ha sido desposeído del título debe tener la posibilidad de reclamarlo a cualquier persona, incluso al que ha tomado el título de un tenedor protegido, si esa persona lo ha tomado de mala fe o por negligencia grave.

V. *Derechos del tenedor*

Artículo 24

1) Los derechos del tenedor que no sea tenedor protegido sobre el título y derivados del mismo podrán ser objeto de:

a) Cualquier acción ejercida válidamente sobre el título por cualquier persona;

b) Cualquier excepción de cualquier firmante que pueda oponerse en virtud de un contrato o de la presente Ley.

2) El firmante no podrá invocar contra un tenedor remoto ninguna excepción oponible al firmante inmediato, si tal excepción se basa en relaciones jurídicas independientes del título.

3) El firmante no podrá invocar contra el tenedor el hecho de que un tercero pueda ejercer válidamente una acción sobre el título, a menos que el propio tercero haya reclamado el título del tenedor y haya informado de ello al firmante.

79. El artículo 24 trata de los derechos del tenedor que, por cualquiera de las varias razones posibles (párrafo 9) del artículo 5), no llega a tener la condición de "tenedor protegido" (artículo 25). Tal tenedor, a diferencia del tenedor protegido, no adquiere el título

libre de reclamaciones y excepciones. En los párrafos 2) y 3) del artículo 24 se exponen dos salvedades a esta norma.

80. Después de un debate, el Grupo de Trabajo convino en que el proyecto de ley uniforme debía contener un artículo análogo al proyecto de artículo propuesto sobre los derechos del tenedor.

81. El Grupo de Trabajo llegó a la conclusión de que la norma del párrafo 2) relativa a las excepciones basadas "en relaciones jurídicas independientes del título" se prestaba a errores de interpretación, y pidió a la Secretaría que redactase de nuevo el artículo 24 a los siguientes efectos:

a) El signatario del título debería poder oponer una excepción en casos como el siguiente: T induce dolosamente al librador a emitir el título a su favor, como beneficiario, y 1° endosa a A, que no es tenedor protegido. En el artículo 24 se debería indicar claramente que el librador puede oponer la excepción de dolo a toda acción sobre el título ejercida por A.

b) El firmante obligado por el título debería poder oponer una excepción en el caso de que no se hubiera efectuado el negocio subyacente. Se dio el siguiente ejemplo: el vendedor de unas mercancías (librador) emite una letra de cambio a su favor contra el comprador (librado); el librado acepta la letra conforme al contrato de compraventa en virtud del cual el vendedor se compromete a entregar las mercancías en una fecha futura; no se entregan las mercancías; el librador-tomador endosa la letra a A después de haber expirado el plazo de entrega de las mercancías. En el artículo 24 se debería puntualizar que, si A no es tenedor protegido, el aceptante puede oponer la excepción de incumplimiento del contrato subyacente a toda acción sobre la letra ejercida por A.

c) El firmante obligado por el título no debería poder oponer una excepción en situaciones tales como la siguiente: el librador L emite al tomador T un título para pagar las mercancías que T ha vendido a L. A causa de otro negocio efectuado entre T y L, T adeuda a L una cantidad igual al importe del título. El tomador endosa el título a A, quien no es tenedor protegido. En el artículo 24 se debería puntualizar que el librador no puede oponer a una acción de A la excepción de compensación, que en algunos ordenamientos jurídicos podría oponer a una acción del tomador. Se señaló que, en este ejemplo, la excepción que L trataría (sin éxito) de oponer al tenedor no estaría relacionada ni con *a*) el título en poder de L ni con *b*) el negocio subyacente que dio lugar al título.

82. El Grupo de Trabajo aprobó el fondo de la norma enunciada en el párrafo 3), por la que se limita el derecho de uno de los firmantes, A, a invocar contra el tenedor, B, el hecho de que un tercero, C, pueda ejercer válidamente una acción sobre el título (excepción de *jus tertii*).

C. *Derechos y obligaciones de los firmantes de un título (artículos 27 a 40)*

Artículo 27

1) Nadie quedará obligado por un título a menos que lo firme.

2) La persona que firme con nombre distinto del propio quedará obligada como si hubiese firmado con su propio nombre.

3) La firma podrá efectuarse de puño y letra o mediante sello, perforaciones, símbolos o cualquier otro medio mecánico.

83. En este artículo se enuncia el principio básico de que nadie quedará obligado por un título a menos que lo firme. También se dispone en el artículo que, para que la firma sea válida, habrá de efectuarse de puño y letra o mediante sello, perforaciones, símbolos o cualquier otro medio mecánico.

84. El Grupo de Trabajo manifestó su acuerdo con los párrafos 1) y 2) del artículo 27, pero sugirió que en el párrafo 1) se indicase expresamente que sus disposiciones se aplicarían sin perjuicio de los artículos 28 y 30.

85. Hubo división de opiniones en cuanto a si podía firmarse de otro modo que no fuera de puño y letra. Se señaló que en virtud del párrafo 3), los tribunales de las partes contratantes en la convención que contuviera la Ley Uniforme estarían obligados a considerar que toda firma comprendida en la definición del párrafo 3) era suficiente para que se quedase obligado por un título negociable internacional. Se aplicaría a tales títulos internacionales la norma uniforme de la convención y no cualquier norma del derecho nacional. El Grupo de Trabajo llegó a la conclusión de que era importante establecer una norma uniforme sobre el tipo de firma que sería aceptable; habida cuenta del gran número de títulos internacionales que debían tramitarse, no era viable la aplicación de diferentes normas nacionales.

86. Se señaló que el párrafo 3) del artículo 27 no imponía a los firmantes de títulos negociables internacionales la obligación de firmar de otro modo que no fuera de puño y letra. Asimismo se observó que cualquier persona tendría libertad para negarse a tomar, aceptar o avalar un título si la firma que aparecía en él no le resultaba satisfactoria, por ejemplo, por haber sido efectuada mediante perforaciones o sello y no de puño y letra. El hecho de que la negativa a aceptar un título fuera ilícita dependía de normas (tales como el contrato) ajenas a la Ley Uniforme.

87. Se convino en general en que debía disponerse en la ley que los endosos podían efectuarse mediante sello, estampilla u otro medio análogo que acelerase el proceso de ejecución de gran número de firmas. Se sugirió que el privilegio de firmar mediante tales medios mecánicos se restringiese a los bancos; por otra parte, se observó que sería difícil llegar a una definición de "bancos" que fuera aplicable en todos los países.

88. Según una opinión, las firmas de ciertos firmantes—el librador, el aceptante, el avalista y el suscriptor—solamente serían válidas si se habían efectuado de puño y letra. Se dijo que esas firmas revestían especial importancia y que al exigir que se efectuaran de puño y letra se protegía un tanto su autenticidad. Por otra parte se informó que, de hecho, la mayoría de las firmas eran desconocidas, excepto para el banco que gestionaba el título en nombre del firmante y con frecuencia ilegibles. Además, se lograba una mejor protección contra una posible falsificación cuando se conocía la responsabilidad de un firmante inmediato del

título. A este respecto, se recordaron las normas del artículo 22 sobre el efecto de los endosos falsificados. Por otra parte, se puso de relieve la tendencia hacia la tramitación mecánica de los títulos y se dijo que el proyecto de ley uniforme debía tener suficiente flexibilidad para permitir la ulterior evolución en ese sentido. Igualmente debía tenerse en cuenta la posibilidad de la expedición electrónica de documentos (por ejemplo, mediante teletipos). La mayoría de los representantes llegaron a la conclusión de que las normas del párrafo 3) no debían aplicarse únicamente a los endosos, sino también a las firmas del aceptante, del avalista y del suscriptor.

89. Un representante formuló una reserva con respecto a la norma enunciada en el párrafo 3) hasta que se estudiase la posibilidad de desviarse de la norma vigente de su derecho nacional que exigía que la firma se efectuase de puño y letra.

Artículo 28

La firma falsificada de un título no impondrá obligación alguna a la persona cuya firma fue falsificada. No obstante, dicha persona quedará obligada:

a) Si ha ratificado la firma;

b) Respecto del tenedor que no conozca la falsificación, si con su conducta dio motivos a dicho tenedor, o a un endosante subsiguiente, para creer que la firma era auténtica o fue puesta por un mandatario con poder.

90. En este artículo se expone la norma general de que la persona cuya firma ha sido falsificada no queda obligada por el título. Conforme al artículo, esta norma tiene dos excepciones:

a) La persona cuya firma ha sido falsificada queda obligada por el título si ha ratificado la firma.

b) La persona que ha actuado de tal forma que ha inducido a un tenedor que no conoce la falsificación a creer que la firma es auténtica queda obligada por la firma falsificada.

91. El Grupo de Trabajo estudió si lo dispuesto en este artículo debía aplicarse tanto a las firmas falsificadas como a las firmas puestas por un mandatario sin poder bastante. El Grupo opinó que la aplicación de las excepciones al mandato planteaba cuestiones relacionadas con el derecho general del mandato; por ejemplo, los límites del poder del mandatario, el conocimiento por la otra parte de los límites del mandato, la forma de hacer la ratificación, etc. Todas estas cuestiones se regulaban con considerable detalle en las disposiciones legislativas nacionales sobre el mandato y, a juicio del Grupo, no sería factible regularlas satisfactoriamente en una ley sobre los títulos negociables. En consecuencia, el Grupo de Trabajo llegó a la conclusión de que el artículo 28 debía aplicarse solamente a las firmas falsificadas. Por esta razón, el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría;

a) Que redactase de nuevo el apartado *a*) para hacerlo aplicable a la "adopción" (a diferencia de la "ratificación") de la firma falsificada; y

b) Que suprimiese en el apartado *b*) las palabras "o fue puesta por un mandatario con poder".

92. El Grupo de Trabajo llegó además a la conclusión de que el artículo 28 debía aplicarse también a los casos en que se hubiera falsificado la firma mediante el uso ilícito de una estampilla o sello.

93. El Grupo de Trabajo consideró que el apartado *b*) del artículo 28 planteaba la difícil cuestión de determinar qué sanción debía aplicarse en el caso de que una persona, con su conducta, hubiera hecho creer al tenedor que la firma era auténtica. Una de las opiniones expresadas fue que el apartado *b*) era demasiado rígido, pues hacía que tal persona quedase obligada por el título hasta el importe de éste y la eximía de toda obligación cuando el tenedor conocía la falsificación. Conforme a esta opinión, una forma más equitativa de resolver el problema consistiría en dividir el riesgo consiguiente a la falsificación entre la persona cuya firma se hubiera falsificado por una parte, y el tenedor, por otra, en función de la negligencia de cada uno. Otra opinión expresada fue que la norma del apartado *b*) era correcta, por cuanto las acciones extracambiarias de indemnización de daños y perjuicios podrían no responder a las legítimas expectativas del tenedor que no conociese la falsificación a que el título le confiriese derechos hasta la totalidad de su importe. En cambio, el tenedor que hubiese aceptado el instrumento a sabiendas de la falsificación no debería poder imponer ninguna obligación dimanada del título a la persona cuya firma se hubiese falsificado. Sin embargo, conforme a esa misma opinión, la norma del apartado *b*) del artículo no debería interpretarse en el sentido de que impedía que la persona que hubiese aceptado el título negligentemente ejerciese una acción extracambiaria de indemnización de daños y perjuicios contra la persona que con su conducta hubiese dado motivos al tenedor para creer que la firma era auténtica. Así pues, el apartado *b*) del artículo salvaguardaba las expectativas del tenedor que no conocía la falsificación a que el título le confiriese plenitud de derechos, al mismo tiempo que permitía una división equitativa del riesgo basada en la conducta de las partes.

94. El Grupo de Trabajo convino en que la solución que en su día se adoptase podría consistir en una remisión al derecho general de la culpa o de los actos propios (*estoppel*), o podría figurar en la Ley Uniforme. Se pidió a la Secretaría que preparase una fórmula adecuada que tuviese en cuenta las diversas opiniones expresadas en el Grupo de Trabajo.

Artículo 31

1) Cualquier firmante de una letra o de un pagaré [excepto el suscriptor] podrá eximirse de sus obligaciones, o limitarlas, insertando en el título una estipulación al efecto.

2) Tal exención o limitación sólo surtirá efectos respecto del firmante que hiciere la estipulación.

95. En este artículo se definen las circunstancias en que un firmante puede eximirse de sus obligaciones o limitarlas mediante una estipulación expresa insertada en el título.

96. Uno de los problemas que ha de resolverse es si el librador de una letra puede eximirse de su obligación en el caso de que la letra no sea aceptada o pagada. El artículo 9 del Convenio de Ginebra (LULCP) dispone que toda cláusula del librador "por

la cual se exima de la garantía del pago se reputa no escrita". Una norma contraria figura en al Ley sobre letras de cambio (párr. 1) del artículo 16) y en el Código Uniforme de Comercio de los Estados Unidos (párr. 2) del art. 3-413).

97. Como se explicó más detalladamente en el comentario a este artículo del proyecto (A/CN.9/-WG.IV/WP.2), las investigaciones entre las instituciones bancarias y comerciales han revelado que, si bien no es corriente que las letras sean libradas "sin responsabilidad", esta práctica se sigue a veces en las operaciones internacionales, en particular en virtud de cartas de crédito, que pueden admitir letras libradas de esta manera. Por esta razón, el artículo 31 del proyecto de Ley Uniforme no prohíbe la práctica del giro sin responsabilidad.

98. El Grupo de Trabajo aprobó este criterio. Se señaló el texto de los Usos y Reglas Uniformes de la CCI relativos a los Créditos Documentarios (Revisión 1962)[5] en cuyo artículo 3 se reconocen los giros sin responsabilidad. También se hizo observar que un giro "sin responsabilidad, acompañado por documentos sobre la entrega de las mercancías (es decir un conocimiento de embarque) tenía valor comercial, puesto que las mercancías hacían las veces de garantía real para los firmantes intermedios en caso de falta de pago del giro. No obstante, se advirtió que la solución propuesta modificaría considerablemente la práctica bancaria de algunos países.

99. La cuestión de si el suscriptor de un pagaré puede eximirse de sus obligaciones o limitarlas da lugar a consideraciones algo diferentes. El Grupo de Trabajo llegó a la conclusión de que habría una incongruencia básica entre la promesa incondicional del suscriptor de pagar una suma determinada, requisito consignado en el apartado *b*) del párrafo 3) del artículo 1 del proyecto, y un intento, por su parte, de eximirse de sus obligaciones o de limitarlas. Por consiguiente, había que suprimir los corchetes antes y después de las palabras "excepto el suscriptor", en el párrafo 1). Se formularon varias sugerencias de nuevos textos acerca de la limitación o exención de sus obligaciones por parte de los diferentes firmantes de un instrumento. Una de estas sugerencias tendía a eliminar el artículo 31 del proyecto ya que la cuestión de si un firmante puede limitar sus obligaciones o eximirse de ellas se tratará en los artículos que reglamentan la obligación de cada uno de estos firmantes.

100. El Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo en que la cuestión de la limitación de las obligaciones de un aceptante no se tratase en el artículo 31, sino con arreglo al artículo 39, que se refiere a la aceptación limitada. Quedó entendido que todo intento, por parte de un aceptante, de eximirse de sus obligaciones sería incompatible con la aceptación, y que toda limitación de las obligaciones constituiría una aceptación limitada.

101. El Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo con que el endosante podía eximirse de sus obligaciones, o limitarlas. El efecto del endoso condicional se rige por el artículo 17.

[5] *Registro de Textos de Convenciones y otros Instrumentos relativos al Derecho Mercantil Internacional*, vol. I, sección B del capítulo II (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.71.V.3).

102. El Grupo de Trabajo aprobó el criterio seguido en el párrafo 2), según el cual toda exención o limitación de las obligaciones por un firmante sólo puede surtir efecto respecto de dicho firmante y no afecta a las obligaciones de los demás. Se dio el ejemplo siguiente de esta norma: el librador L emite una letra a favor de T. El tomador T endosa la letra a A "sin responsabilidad". A endosa la letra a B. El librado E no acepta o no paga la letra. El tenedor B no tiene ninguna acción contra T, pero sí contra A y contra L.

Artículo 29

1) Cuando un título haya sido objeto de alteraciones importantes:

a) Los que hayan firmado el título después de esta alteración quedarán obligados por dicho título en los términos del texto alterado;

b) Los que hayan firmado el título antes de dicha alteración quedarán obligados por dicho título en los términos del texto original, con sujeción a lo siguiente:

i) Todo firmante que haya efectuado por sí mismo, autorizado o permitido dicha alteración quedará obligado en los términos del texto alterado; y

ii) El firmante que con su conducta facilitare dicha alteración quedará obligado respecto del tenedor que no tenga conocimiento de ella en los términos del texto alterado.

2) A los efectos de la presente Ley, se considerará importante la alteración que modifique en cualquier sentido el compromiso de cualquier firmante escrito en el título.

103. Según el artículo 29, una modificación del compromiso escrito en el título constituye una alteración importante; los que han firmado el título después de la alteración quedan obligados por dicho título en los términos del texto alterado. Los que lo han firmado antes de la alteración quedan obligados por el título en los términos del texto original. La segunda norma está subordinada a las dos excepciones enunciadas en los incisos i) y ii) del apartado *b*) del párrafo 1).

104. Se señaló que en la práctica sólo raras veces se producían en las transacciones de pagos internacionales casos de alteraciones importantes de los títulos hechas sin el asentimiento de los firmantes interesados. Muy a menudo, las letras de cambio van acompañadas de documentos, tales como conocimientos de embarque, pólizas de seguro o facturas, que permiten descubrir inmediatamente cualquier alteración de las condiciones de la letra. En cambio, sucede muchas veces que el tenedor y el aceptante de un título acuerdan aplazar el pago retrasando la fecha de vencimiento.

105. Se puso de relieve asimismo que, a los efectos del artículo 29, era muy importante el momento en que se había alterado el texto de un título, aunque no siempre resultaba fácil probar la fecha en que se había hecho. En relación con esto se sugirió que, al redactar nuevamente el artículo 29, se estudiase la posibilidad de establecer la presunción de que, mientras no se demostrase lo contrario, el firmante de un título alterado lo había firmado antes de efectuarse la alteración importante.

106. El Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que indicase en el comentario sobre el artículo 29 que éste no se aplicaba a los casos de falsificación.

107. El Grupo de Trabajo examinó luego el problema siguiente: cuando se afirma que un firmante ha consentido en una alteración y que asume las obligaciones dimanadas del texto alterado, ¿puede demostrarse ese consentimiento con pruebas ajenas al título? O, si no, ¿debe deducirse el consentimiento de lo indicado en el título? El Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que estudiara este problema cuando volviese a redactar el artículo 29. Al respecto, se sugirió la supresión del inciso ii) del apartado *b*) del párrafo 1).

108. El Grupo de Trabajo convino en que, como el inciso ii) del apartado *b*) del párrafo 1) del artículo 29 y el apartado *b*) del párrafo 28 planteaban los mismos problemas normativos, las modificaciones que se decidieran para el apartado *b*) del artículo 28 también se aplicasen al caso del inciso ii) del apartado *b*) del párrafo 1) del artículo 29.

Artículo 30

1) El título podrá ser firmado por un mandatario.

2) La firma puesta en el título por un mandatario con poder para firmar y que indique en el título que firma en calidad de tal, atribuye las obligaciones que deriven de dicho título a la persona representada y no al mandatario.

3) La firma puesta en el título por un mandatario sin poder para firmar, o por un mandatario con poder para firmar pero sin indicar que firma en calidad de tal, atribuye las obligaciones que deriven del título al mandatario y no a la persona a quien el mandatario se propone representar.

4) El mandatario que de conformidad con el párrafo 3) quede obligado por el título y que lo pague tendrá los mismos derechos que la persona por quien se proponía actuar si ésta lo hubiera pagado.

109. El artículo 30 se refiere a las obligaciones que incumben, en virtud de un título, a un mandatario o a la persona a quien el mandatario representa o se propone representar cuando el título ha sido firmado por tal mandatario.

110. El Grupo de Trabajo se mostró de acuerdo con los resultados a que se pretende llegar en el artículo 30. No obstante, llegó a la conclusión de que en el párrafo 2) debía decirse claramente que el representado, y no el mandatario, sólo asume responsabilidad cuando en la firma: 1) se indica que el mandatario firma en calidad de tal; y 2) se designa a la persona en cuyo nombre firma el mandatario. Por ejemplo, una firma que indicara simplemente "A, mandatario" sería insuficiente para atribuir las obligaciones derivadas del título al principal no designado (en vez de al mandatario), por lo que el mandatario asumiría la responsabilidad.

111. El Grupo de Trabajo estudió la cuestión de las obligaciones de una persona que firma un título sin indicar que lo hace en calidad de representante cuando su firma (sin ninguna indicación de que sea la de un mandatario) aparece debajo del nombre de una sociedad, o al lado mismo de tal nombre. Se dio el ejemplo siguiente: en el título, en el lugar donde suele ponerse la firma del librador, aparecen impresas o en perforación las palabras "sociedad XYZ"; debajo del nombre de la sociedad aparece la firma "Juan Pérez". Se trata de saber si Juan Pérez ha firmado como mandatario por la sociedad XYZ o como colibrador. El Grupo de Trabajo llegó a la conclusión de que en tal caso no debía prescribirse ninguna norma según la cual el mandatario tuviese que agregar las palabras "Director", "Cajero", etc. para indicar que firma en calidad de tal. En el artículo 30 debía disponerse claramente que la calidad de mandatario debía desprenderse de los hechos del caso según apareciesen indicados en el título; los hechos o indicios ajenos al título no eran pertinentes.

112. El Grupo de Trabajo examinó si la disposición del párrafo 4) del artículo 30 debía mantenerse y, en tal caso, si en ella debía hacerse una distinción entre el mandatario sin poder que firma a sabiendas de que no tiene poder bastante para ello y el mandatario que no tiene tal conocimiento. Se dio el ejemplo siguiente. El mandatario del tomador endosa una letra de cambio sin poder y sabe que firma sin poder; la letra no es aceptada o pagada y el endosatario puede recurrir contra el mandatario en virtud del párrafo 3) del artículo; el mandatario paga la letra. Se plantea la cuestión siguiente: ¿tiene el mandatario un derecho de repetición contra el librador? El Grupo de Trabajo llegó a la conclusión de que debe tenerlo y de que, en consecuencia:

a) Debía conservarse el párrafo 4 del artículo 30;

b) No debía hacerse ninguna distinción entre el mandatario que firma de buena fe y el mandatario que firma a sabiendas de que no tiene poder bastante para ello.

Artículo 32

La persona que firme un título quedará obligada por él como endosante a menos que el título indique claramente que no lo firma en calidad de tal.

113. Este artículo se refiere a los problemas que plantean las firmas que, según aparecen en el título (frente y dorso), no se pueden identificar como firma del librador, del aceptante o del avalista conforme al artículo 43, o como firma necesaria para crear una cadena de endosos. Un ejemplo de lo segundo lo constituye la serie siguiente de endosos hechos después de la emisión de una letra a T: 1) Páguese a A, (Firmado) T; 2) (Firmado) X; 3) Páguese a B (Firmado) A; 4) (Firmado) B; 5) (Firmado) Y; 6 Páguese a L (Firmado) C. Se observará que en esta serie de endosos la firma de X no es necesaria para crear la cadena de endosos que termina con B, y que la firma de Y no es necesaria para crear la cadena de endosos que termina con L. Tales firmas, denominadas a veces "endosos anómalos", plantean varios problemas: ¿Ante quién es responsable el firmante? ¿Qué posición ocupa, como resultado de esa firma, en la secuencia de responsabilidad por el título? ¿Cuáles son los derechos de tal firmante cuando paga el tenedor?

114. Se convino en que semejantes firmas creaban problemas estrechamente relacionados con los que planteaban las firmas que iban acompañadas de pala-

bras tales como "garantizada", "avalada", "bueno por aval" o una expresión equivalente. Las firmas acompañadas de tales expresiones de identificación estaban reguladas en los artículos 43 a 45. El Grupo de Trabajo decidió que las firmas a que se refería el artículo 32 se examinaran en relación con los artículos 43 a 45 y que se suprimiese el artículo 32. El Grupo de Trabajo decidió además que se ampliara el ámbito de los artículos 43 a 45 suprimiendo la disposición del párrafo 2 del artículo 43, según la cual una "garantía" solamente surtía efectos si la firma iba acompañada de las palabras "garantizada", "avalada", "bueno por aval" o una expresión equivalente. Se acordó además que en el ejemplo anterior se volvería a estudiar la posición de Y en la secuencia de responsabilidad cuando se examinaran los artículos 43 a 45.

115. Se señaló que, al tratar las firmas "anómalas", reguladas actualmente por el artículo 32, en relación con los artículos 43 a 45, se haría aplicable la norma del artículo 45 según la cual el avalista, cuando pague el título, tendrá derechos basados en él no sólo frente al firmante avalado, sino también "frente a quienes respondan" por el título respecto de dicho firmante. Se convino en que este criterio era acertado. El tenedor a quien ha pagado el avalista no debe tener derecho a ser pagado por segunda vez. La única solución satisfactoria consistía en transmitir los derechos dimanados del título a la persona que paga al tenedor. Véase además el párrafo 2) del artículo 70 (la persona que paga el importe de un título tiene derecho a recibir el título).

Artículo 33

1) Todos los que libren, acepten, endosen o avalen una letra quedarán obligados solidariamente por ella.

2) Todos los que suscriban, endosen o avalen un pagaré quedarán obligados solidariamente por él.

116. La finalidad de este artículo es establecer claramente: 1) que cada uno de esos firmantes de un título internacional responde individualmente de éste; y 2) que ejercer una acción contra uno de los firmantes no impide ejercerla contra los demás.

117. Se señaló que la expresión "obligados solidariamente", aunque se utilizaba en el artículo 47 (párr. 1) de la Ley Uniforme de Ginebra (LULCP), tenía en algunos ordenamientos jurídicos connotaciones incompatibles con las normas enunciadas en otros artículos del proyecto de Ley Uniforme. Por ejemplo, la responsabilidad conjunta y solidaria podría implicar que el firmante que paga tiene derecho a cobrar de todos los demás firmantes; este derecho podía ser incompatible con las normas de la Ley Uniforme que establecían derechos contra los firmantes anteriores del título. Se dijo, además, que la redacción del artículo 33 podía ser incompatible con otras disposiciones del proyecto que subordinaban la responsabilidad a la presentación, la falta de aceptación o de pago y al protesto, conforme se especificaba en la parte V del proyecto. En consecuencia, se acordó que no se utilizase la expresión "obligados solidariamente" en la revisión de este artículo.

118. Se hizo hincapié en las disposiciones de los párrafos 2 y 4 del artículo 47 de la Ley Uniforme de Ginebra (LULCP). Se afirmó que esos párrafos recogían claramente los resultados que se pretendía lograr con el artículo 33 del proyecto. Se acordó que, al volver a redactar este artículo, se tendrían en cuenta esas disposiciones de la Ley Uniforme de Ginebra.

Artículo 34

El librador, en caso de falta de aceptación o de pago de la letra y una vez efectuado el protesto debido, se compromete a pagar el importe de la letra y todos los intereses y gastos que puedan reclamarse al amparo de los artículos 67 *b*) o 68 al tenedor o a cualquier firmante que con posterioridad a él se hallare en posesión de la letra y cuyas obligaciones por la letra se hubieren extinguido conforme a los artículos 69 2), 70, 71 ó 76.

119. El artículo 34 define las obligaciones del librador de la letra de cambio internacional. Según el artículo, el librador es responsable ante el tenedor, en caso de falta de aceptación o de pago de la letra y una vez efectuado el protesto debido, del pago del importe de la letra y de todos los intereses y gastos.

120. El Grupo de Trabajo se mostró provisionalmente de acuerdo con el artículo 34. Sin embargo, se decidió que la parte del artículo que trata de las obligaciones del librador con los firmantes posteriores a él que se hallan en posesión de la letra y cuyas obligaciones en virtud de ésta se han extinguido, se estudiara después de examinar los artículos del proyecto relativos a la extinción de la responsabilidad (parte VI).

Artículo 34 bis

El suscriptor se compromete a pagar al tenedor:

a) Al vencimiento: el importe del pagaré;

b) Después del vencimiento: el importe del pagaré y todos los intereses y gastos que puedan reclamarse al amparo de los artículos 67 b) o 68.

121. El artículo 34 *bis* enuncia las normas básicas que definen la responsabilidad del suscriptor de un pagaré internacional. La responsabilidad del suscriptor, como la del aceptante, es una responsabilidad principal, o sea, que no depende de la presentación al pago o de un protesto en caso de que no pague un signatario posterior al suscriptor.

122. El Grupo de Trabajo aprobó este artículo.

Artículo 35

1) El librado no quedará obligado por la letra hasta que la acepte.

2) El libramiento de la letra o su endoso no equivaldrá por sí mismo a la transmisión o cesión al tenedor de la provisión que posea el librado.

123. El artículo 35 establece la norma general de que el librado no queda obligado por el instrumento hasta que lo acepta. La disposición del párrafo 2 tiene por finalidad establecer claramente que el libramiento de una letra de cambio o su endoso no equivale por sí mismo a la transmisión o cesión al tenedor de la provisión que posea el librado.

124. El Grupo de Trabajo se mostró de acuerdo, en cuanto al fondo, con el artículo 35. Respecto del párrafo 2, el Grupo decidió:

a) Que se estudiase si no habría que completar la referencia a la "provisión que posea el librado" con una frase que indicara claramente que el libramiento de una letra o su endoso no equivaldrá por sí mismo a una transmisión o cesión de derechos extracambiarios;

b) Que se modificara como sigue el texto del párrafo 2 en francés:

i) Sustituyendo la palabra *"fonds"* por otro término que especifique claramente que el libramiento de una letra o su endoso no transmitirá al tenedor los derechos al pago dimanados de la transacción en que se basa la letra (*créance*);

ii) Sustituyendo las palabras *"ne vaut pas"* por las palabras *"n'emporte pas de plein droit"*;

c) Que no se interpretase la disposición en el sentido de que impedía al librador o al endosante transmitir o ceder la "provisión" mediante un compromiso en la letra o acuerdo concertado al margen de la letra. Los efectos de tal compromiso o acuerdo estarían regulados por la legislación nacional aplicable. Sin embargo, un observador dijo que sería aún necesario estudiar si el efecto de un acuerdo extracambiario se regiría exclusivamente por la legislación nacional aplicable.

Artículo 36

El aceptante se compromete a pagar al tenedor:

a) El importe de la letra a su vencimiento;

b) El importe de la letra más los intereses y gastos que puedan reclamarse en virtud de los artículos 67 *b*) o 68, después de su vencimiento.

125. El artículo 36 prescribe que la responsabilidad del aceptante es una responsabilidad principal, o sea, que no depende de la presentación al pago o de que se haga un protesto en caso de que el aceptante no acepte la letra.

126. Se señaló que en el artículo 36 debería indicarse claramente que el aceptante también es responsable ante el librador que pagó la letra. El Grupo de Trabajo se mostró de acuerdo con el artículo 36, a condición de que se hiciese esa aclaración.

Artículo 37

La aceptación se escribirá en la letra y podrá efectuarse mediante la simple firma del librado o mediante su firma acompañada de la palabra "aceptada" o expresión equivalente.

127. La aceptación debe hacerse por escrito y podrá efectuarse mediante la firma del librado puesta en la letra.

128. El Grupo de Trabajo se mostró conforme con la disposición del artículo 37, pero a condición de que se introdujese una modificación para que la aceptación pudiese efectuarse mediante la simple firma del librado solamente si esa firma se ponía en el anverso del instrumento. En opinión del Grupo, esta modificación aclararía las normas que regulan el caso siguiente: el librado firma en el dorso del instrumento sin indicar que es una aceptación; la firma no forma parte de la cadena regular de endosos. Según el Grupo, como resultado de su modificación, dicha firma sería la de una avalista.

Artículo 38

1) La letra podrá aceptarse:

a) Antes de que el librador la haya firmado o mientras esté incompleta por cualquier otra razón;

b) En el momento de su vencimiento, antes o después del mismo, o después de no haber sido atendida por falta de aceptación o de pago.

2) Cuando una letra pagadera a cierto plazo vista sea aceptada y el aceptante no haya indicado la fecha de su aceptación, el librador, antes de emitir la letra, o el tenedor podrán insertar la fecha de aceptación.

3) Cuando una letra pagadera a cierto plazo vista no sea atendida por falta de aceptación y posteriormente el librado la acepte, el tenedor tendrá derecho a que la aceptación lleve la fecha en que fue presentada a la aceptación.

129. Según el artículo 38, la firma tendrá el valor de aceptación aunque haya sido extendida antes de que el documento pasara a ser una letra. Conforme al párrafo 2), el tenedor de una letra pagadera a cierto plazo vista podrá insertar le fecha de aceptación si el aceptante no lo ha hecho. En virtud del párrafo 3), si se acepta tal letra después de no ser atendida por falta de aceptación, el tenedor tendrá derecho a que la aceptación lleve la fecha en que fue presentada por primera vez.

130. El Grupo de Trabajo se mostró de acuerdo con las disposiciones del artículo 38, con la reserva de que se hicieran las siguientes modificaciones:

a) El el párrafo 2, especificar que será deber del aceptante indicar la fecha de su aceptación. Si el aceptante se negase a indicarlo, el librador, antes de emitir la letra, o el tenedor tendrían derecho a insertar la fecha de aceptación;

b) En el párrafo 3), prescribir que la aceptación deberá llevar la fecha en que en tenedor presentó la letra por primera vez a la aceptación.

Artículo 39

1) La aceptación puede ser general o limitada.

2) Por la aceptación general el librado se compromete a pagar la letra conforme a sus términos.

3) Por la aceptación limitada el librado se compromete a pagar la letra conforme a los términos indicados expresamente en su aceptación. La aceptación se considerará limitada, entre otros casos, cuando sea:

a) Condicional, en el sentido de que la aceptación indica que el pago por el aceptante dependerá del cumplimiento de una condición fijada en aquélla;

b) Parcial, en el sentido de que la aceptación se refiere solamente a una parte del importe de la letra;

c) Limitada en cuanto al lugar, en el sentido de que la aceptación fija un lugar de pago distinto

del lugar de pago indicado en la letra, o a falta de tal indicación, distinto de la dirección del librado señalada en la letra;

d) Limitada en cuanto al tiempo;

e) Una aceptación hecha por uno o más de los librados pero no por todos.

Artículo 40

1) El tenedor podrá rechazar toda aceptación limitada, excepto la aceptación parcial [o por razón del lugar]. Como resultado de esta negativa la letra se considerará no atendida por falta de aceptación.

2) Cuando el tenedor admita una aceptación limitada que no sea parcial [o por razón del lugar], el librador y todo endosante o avalista que no den su conformidad quedarán liberados de sus obligaciones basadas en la letra.

3) Cuando el librado dé una aceptación parcial, la letra quedará no atendida por falta de aceptación en la parte no aceptada del importe.

131. Estos artículos disponen que, cuando el librado se niegue a dar una aceptación general (o sea, el compromiso de pagar la letra conforme a sus (términos) y el tenedor rechace la aceptación limitada que le ofrezca el librado, la letra se considerará no atendida por falta de aceptación. Esta norma está sujeta a la excepción de que si el librado acepta la letra por sólo una parte de su importe (aceptación parcial), el tenedor deberá admitir la aceptación parcial y la letra quedará no atendida en la parte no aceptada del importe.

132. Tras un debate, el Grupo de Trabajo llegó a la conclusión de que habría que revisar los artículos 39 y 40 en la forma siguiente:

a) Estos artículos deberían prescribir que la aceptación ha de ser incondicional, y que la aceptación condicional obliga al aceptante de la letra en los términos de su aceptación. Sin embargo, la aceptación condicional debe considerarse como falta de aceptación de la letra;

b) No debería obligarse al tenedor a admitir una aceptación parcial. Si no la admite, la letra se considerará no atendida por falta de aceptación;

c) i) Si la letra fija el lugar de pago pero no está domiciliada con un mandatario del librado en ese lugar, la aceptación que mencione a un mandatario en dicho lugar no será una aceptación limitada;

ii) Si la letra fija el lugar de pago y está domiciliada con un mandatario del librado en ese lugar, la aceptación que mencione a otro mandatario en el mismo lugar será una aceptación limitada;

iii) Si en la letra se fija el lugar de pago, la aceptación que especifique un lugar que no sea el fijado en la letra será una aceptación limitada;

iv) Los resultados sugeridos en los apartados i) y ii) también deberían darse cuando, por aplicación de lo dispuesto en los incisos ii) o iii) del apartado *f*) del artículo 53, el lugar de pago fuera el domicilio del librado o el lugar donde esté situado su establecimiento principal.

133. El Grupo de Trabajo reconoció que, en todos los casos de aceptación limitada, el tenedor tenía la opción de admitir la aceptación limitada o de considerar la letra no aceptada.

134. Se pidió a la Secretaría que, cuando preparase un proyecto revisado basado en los objetivos anteriores, estudiase con más detalle la interpretación del "lugar" de pago. En relación con esto se sugirió que se hiciera una referencia a las prácticas comerciales relativas al pago.

135. Un representante sugirió que se suprimiera el artículo 39 en vista de que era de escasa aplicación práctica.

Consideración de la conveniencia de preparar normas uniformes aplicables a los cheques internacionales

136. Atendiendo a la opinión expresada por algunos representantes durante el quinto período de sesiones de la Comisión, en el sentido de que también debían elaborarse normas uniformes para otros títulos negociables utilizados para el pago de transacciones internacionales, la Comisión pidió asimismo al Grupo de Trabajo que examinase "la conveniencia de preparar normas uniformes aplicables a los cheques internacionales y la cuestión de si la mejor forma de lograr este objetivo es hacer extensiva la aplicación del proyecto de ley uniforme a los cheques internacionales o bien elaborar una ley uniforme aparte sobre cheques internacionales, y que comunique a la Comisión sus conclusiones al respecto en un futuro período de sesiones".

137. El Grupo de Trabajo decidió aplazar el examen de esta cuestión para permitir que se realizaran investigaciones sobre el uso de los cheques en las transacciones de pagos internacionales y los problemas que, en la práctica comercial actual, plantean las divergencias entre las normas de los principales regímenes jurídicos.

138. El Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que llevase a cabo las investigaciones que estimase apropiadas para obtener dicha información, y que presentase, en un futuro período de sesiones, los resultados de las mismas y las recomendaciones que deseara hacer al Grupo de Trabajo.

Labor futura

139. El Grupo de Trabajo estudió la cuestión de la fecha de su segundo período de sesiones. El Grupo llegó a la conclusión unánime de que, en vista de los progresos realizados en el actual período de sesiones, su segundo período se celebrase lo antes posible. Algunos representantes opinaron que el segundo período de sesiones debía celebrarse durante 1973. Otros estimaron que debía dejarse que la Comisión decidiera, en su sexto período de sesiones, que iba a iniciarse el 2 de abril de 1973, la cuestión de la fecha y el lugar del segundo período de sesiones del Grupo de Trabajo.

2. *Informe del Secretario General, anexo (A/CN.9/WG.IV/WP.2)*: texto del proyecto de Ley Uniforme sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales*

Parte I. Ambito de aplicación: forma

Artículo 1

1) La presente Ley se aplicará a las letras de cambio internacionales y a los pagarés internacionales.

2) Una letra de cambio internacional es un título escrito que:

a) Contiene, en su texto, las palabras "Páguese por esta Letra de Cambio Internacional librada con arreglo a la Convención de ——" (o palabras de significado análogo);

b) Contiene una orden pura y simple de una persona (el librador) dirigida a otra (el librado) de pagar una suma determinada de dinero a una persona determinada (el tomador) o a su orden;

c) Es pagadera a la vista o a un tiempo determinado;

d) Está firmada por el librador; y

e) Indica que se ha librado en un país que no es el del librado o el del tomador o el del lugar de pago.

3) Un pagaré internacional es un título escrito que:

a) Contiene, en su texto, las palabras "Por este pagaré internacional suscrito con arreglo a la Convención ..., me comprometo a pagar ..." (o palabras de significado análogo);

b) Contiene una promesa pura y simple mediante la que una persona (el suscriptor) se compromete a pagar una determinada suma de dinero a una persona determinada (el tomador) o a su orden;

c) Es pagadero a la vista o a un tiempo determinado;

d) Está firmado por el suscriptor; y

e) Indica que se ha suscrito en un país que no es el del tomador o el del lugar de pago.

Artículo 2

El hecho de que lo indicado en el título a los fines del inciso *e*) del párrafo 2 o del inciso *e*) del párrafo 3) del artículo 1 sea incorrecto no afectará a la aplicación de la presente Ley.

Artículo 3

Se aplicará la presente Ley sean o no Estados contratantes los países indicados en la letra de cambio internacional o en el pagaré internacional conforme a lo dispuesto en los párrafos 2) *e*) ó 3) *e*) del artículo 1.

* 21 de noviembre de 1972. El presente texto es análogo al del proyecto de Ley Uniforme sobre letras de cambio internacionales (A/CN.9/67, Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, II, 1), salvo que sus disposiciones se extienden ahora a los pagarés (véase la decisión adoptada por la CNUDMI en su cuarto período de sesiones, Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, primera parte, II, A, párr. 61 2) *c*)). Por esa razón no se reproduce aquí el comentario sobre el Proyecto de Ley Uniforme.

Parte II. Interpretación

SECCIÓN 1: GENERALIDADES

Artículo 4

Al interpretar y aplicar las disposiciones de la presente Ley, se tendrá en cuenta su carácter internacional y la necesidad de promover la uniformidad en su interpretación y aplicación.

Artículo 5

En la presente Ley:

1) La expresión "portador" designa a la persona que se encuentra en posesión de una letra o de un pagaré endosados en blanco;

2) La expresión "letra" designa una letra de cambio internacional sujeta a la presente Ley:

3) La expresión "pagaré" designa un pagaré internacional sujeto a la presente Ley;

4) La expresión "título" designa una letra de cambio internacional o un pagaré internacional sujetos a la presente Ley;

5 *a*) La expresión "endoso" designa la firma, o la firma acompañada de una declaración, puesta en el título por el tomador, por un endosatorio del tomador o por cualquier persona designada en virtud de una cadena ininterrumpida de endosos, en la que se designa a la persona a quien debe pagarse el título. El endoso que consiste simplemente en la firma del endosante significa que el título es pagadero a cualquier persona que se encuentre en posesión del mismo;

b) La expresión "endoso en blanco" designa un endoso que consiste simplemente en la firma del endosante o que incluye una declaración en el sentido de que el título debe pagarse a cualquier persona que se encuentre en posesión de él;

c) La expresión "endoso especial" designa un endoso que especifica a la persona a quien debe pagarse el título.

6) La expresión "tenedor" designa al tomador o al endosatario de un título que se encuentra en posesión de él;

7) La expresión "emisión" designa la primera transferencia de un título a una persona que lo recibe como tenedor;

8) La expresión "firmante" designa a quienes han firmado un título;

9) La expresión "tenedor protegido" designa al tenedor de un título que, según las indicaciones consignadas en él, parece completo, en regla y no vencido, siempre que, al recibirlo, dicho tenedor no haya tenido conocimiento de la existencia de ninguna acción o excepción relativa al título o del hecho de que éste hubiese sido protestado.

Artículo 6

A los fines de la presente Ley, se considerará que una persona tiene "conocimiento" de un hecho si tiene

efectivamente conocimiento de él [o si la falta de conocimiento del hecho se debe a [grave] negligencia de su parte] [o si ha sido informado de dicho hecho o si el hecho puede descubrirse por las indicaciones consignadas en el título].

Sección 2: Interpretación de los requisitos formales

Artículo 7

La suma pagadera por el título será una suma determinada aunque el título declare que deba pagarse:

a) Con interés;

b) O a plazos determinados;

c) O según un tipo de cambio señalado o según un tipo de cambio que se determinará conforme indique el título.

Artículo 8

1) En caso de discrepancia entre el importe del título expresado en palabras y el importe expresado en cifras, la suma pagadera será la del importe expresado en palabras.

[2) Si el importe del título está especificado en una moneda que tenga designación idéntica pero valor diferente en el país en que fue librado o suscrito y en el país en que deberá hacerse el pago, se considerará que la designación corresponde a la moneda del país en que deberá hacerse el pago [siempre que en el título se indique el lugar del pago].]

3) Cuando el título indique que devengará intereses sin especificar la fecha en que empezarán a correr, los intereses correrán a partir de la fecha del título [y si el título no tiene fecha, a partir de la emisión del mismo].

4) Cuando el título declare que devengará intereses, sin especificar el tipo, devengará interés simple al tipo del [cinco] por ciento anual.

Artículo 9

1) El título será pagadero a la vista:

a) Si declara que es pagadero a la vista, a requerimiento o contra presentación, o si contiene alguna expresión equivalente;

b) Si no determina la fecha del pago.

2) Cuando el título sea aceptado, endosado o avalado después de su vencimiento será pagadero a la vista respecto del aceptante, el endosante o el avalista.

3) La letra será pagadera en tiempo determinado si indica que es pagadera:

a) En una fecha determinada o a un cierto plazo desde una fecha determinada o a un cierto plazo desde la fecha de la letra;

b) O a un cierto plazo vista;

[*c*) O a plazos en fechas sucesivas, aun cuando en la letra se estipule que en caso de falta de pago de un plazo el resto de la suma vencerá inmediatamente.]

4) Un pagaré será pagadero en tiempo determinado si se indica que es pagadero:

a) En una fecha determinada o a un cierto plazo desde una fecha determinada o a un cierto plazo desde la fecha del pagaré; [o]

b) O a plazos en fechas sucesivas, aun cuando en el pagaré se estipule que en caso de falta de pago de un plazo el resto de la suma vencerá inmediatamente.]

5) El momento de pago del título pagadero a un cierto plazo a partir de la fecha se determinará con referencia a la fecha fijada en el título, independientemente de que éste antedatado o posdatado.

Artículo 10

1) La letra podrá:

a) Librarse contra dos o más librados,

b) Firmarse por dos o más libradores,

c) Pagarse a dos o más tomadores.

2) El pagaré podrá:

a) Suscribirse por dos o más suscriptores,

b) Pagarse a dos o más tomadores.

3) Si el título es pagadero a dos o más tomadores alternativamente, podrá pagarse a cualquiera de ellos, y cualquiera de ellos que se hallare en posesión del título podrá ejercer los derechos del tenedor. En los demás casos, el título será pagadero a todos ellos y los derechos del tenedor sólo podrán ser ejercidos por todos ellos.

Sección 3: Modo de completar un título incompleto

Artículo 11

1) Se presumirá que el poseedor de un escrito:

a) En cuyo texto figuren las palabras "Páguese por esta letra de cambio internacional librada con arreglo a la Convención de ...", o las palabras "Por este pagaré internacional suscrito con arreglo a la Convención de ... me comprometo a pagar ..." (o expresión equivalente), y

b) Que esté firmado por el librador o el suscriptor, pero que carezca de los elementos propios de uno o más de los restantes requisitos establecidos en el artículo 1 2) ó 1 3), ha recibido autorización del librador o del suscriptor para insertar estos elementos y el título así completado surtirá efectos como letra o como pagaré;

2) Cuando tal título fuere completado en modo distinto del expresado en la autorización dada, la falta de autorización no podrá oponerse como excepción frente al tenedor que hubiere recibido el título sin conocimiento de dicha falta de autorización.

Parte III. Transmisión y negociación

Artículo 12

La transmisión de un título conferirá al adquirente los derechos del transmitente sobre el título y los derechos derivados del mismo.

Artículo 13

1) Un título se negociará cuando la transmisión se haga:

a) Mediante endoso y entrega por el endosante al endosatario, o

b) Mediante simple entrega, siempre que el último endoso sea en blanco.

2) La negociación conferirá al endosatario el carácter de tenedor aun cuando el título se haya obtenido en circunstancias, inclusive incapacidad o fraude, violencia o error de cualquier tipo, en virtud de las cuales se puedan ejercer contra el endosatario acciones sobre el título u oponerle excepciones en cuanto a las obligaciones derivadas de él.

Artículo 14

Cuando un título sea transmitido sin el endoso necesario para conferir al adquirente la calidad de tenedor, éste podrá exigir del transmitente que se lo endose.

Artículo 15

El tenedor de un título endosado en blanco podrá convertir el endoso en blanco en un endoso especial indicando en él que el título es pagadero a su nombre o al de otra persona.

Artículo 16

Cuando el librador, el suscriptor o el endosante haya insertado en el título o en el endoso palabras que prohíban su transmisión, tales como "no transmisibles", "no negociable", "no a la orden", u otra expresión equivalente, no podrá negociarse el título excepto para fines de cobro.

Artículo 17

El endoso cuyo objeto sea negociar un título con sujeción a una condición surtirá efectos a fines de negociación indepedientemente de que se cumpla la condición.

Artículo 18

Todo endoso cuyo objeto sea transmitir solamente una parte de la suma pagadera no surtirá efectos de endoso.

Artículo 19

Cuando haya dos o más endosos se presumirá que se hicieron en el orden en que aparecen en el título, a menos que se pruebe lo contrario.

Artículo 20

1) Cuando en el endoso para cobro figuren las palabras "para cobro", "para depósito", "valor al cobro", "por poder", u otra expresión equivalente, que autoricen al endosatario a cobrar el título, éste:

a) Sólo podrá endosar el título en las mismas condiciones; y

b) Podrá ejercer todos los derechos que dimanen del título y estará sujeto a todas las acciones y excepciones que puedan dirigirse contra el endosante.

2) El endosante para cobro no será responsable por razón del título frente a ningún tenedor posterior.

Artículo 21

Cuando por transmisión o negociación vuelva un título a poder de un firmante anterior, éste podrá, con sujeción a lo dispuesto en la presente Ley, reemitir el título, transmitirlo o negociarlo nuevamente.

Artículo 22

1) Toda persona que adquiera un título mediante lo que, según las indicaciones consignadas en él, parezca una cadena ininterrumpida de endosos será un tenedor, aunque uno de los endosos sea falso o haya sido firmado por un mandatario sin poder bastante, siempre que dicha persona no haya tenido conocimiento de la falsificación o de la falta de poder.

2) Cuando un endoso sea falso o haya sido firmado por un mandatario sin poder bastante, el librador o el suscriptor o la persona cuyo endoso haya sido falsificado o esté firmado por un mandatario sin poder bastante tendrá derecho a recibir del falsificador o del mandatario, o de la persona que recibió el título del falsificador o del mandatario una indemnización por cualquier daño que pueda haber sufrido como consecuencia de lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo.

3) Sin perjuicio de lo dispuesto en los incisos *a*) y *b*) del artículo 28, ningún endoso que sea falso o haya sido firmado por un mandatario sin poder bastante impondrá responsabilidad alguna a la persona cuya firma haya sido falsificada o en cuyo nombre el mandatario haya pretendido actuar al endosar el título.

Parte IV. Derechos y obligaciones

Sección 1. Derechos del tenedor y del tenedor protegido

Artículo 23

Toda persona que firme un título, responderá ante su tenedor de conformidad con lo dispuesto en la presente Ley.

Artículo 24

1) Los derechos de un tenedor que no sea tenedor protegido sobre el título podrán ser objeto de:

a) Cualquier acción válida sobre título por cualquier persona;

b) Cualquier excepción de cualquier firmante que pueda oponerse en virtud de un contrato o de la presente Ley.

2) El firmante no podrá invocar contra un tenedor remoto ninguna excepción oponible al firmante inmediato, si tal excepción se basa en relaciones jurídicas independientes del título.

3) El firmante no podrá invocar contra el tenedor el hecho de que un tercero pueda ejercer válidamente una acción sobre el título, a menos que el propio tercero haya reclamado el título del tenedor y haya informado de ello al firmante.

Artículo 25

1) Los derechos del tenedor protegido sobre el título no podrán ser objeto de:

a) Ninguna acción ejercida por cualquier persona sobre el título,

b) Ninguna excepción opuesta por cualquier firmante, salvo las excepciones fundadas en circunstancias que hagan nula la obligación del firmante basada en el título,

c) Ninguna excepción basada en la extinción de la obligación o en su inexistencia por falta de aceptación o de pago del título o por no haber sido éste debidamente protestado.

2) La transmisión de un título por un tenedor protegido no conferirá al adquirente los derechos de tenedor protegido, si el adquirente ha participado en un negocio que dé lugar a una acción o excepción respecto del título.

Artículo 26

1) Se presumirá que todo tenedor es tenedor protegido.

2) Cuando se pruebe la existencia de una excepción, el tenedor estará obligado a probar que es tenedor protegido.

Sección 2. Obligaciones de los firmantes

A. Generalidades

Artículo 27

1) Nadie quedará obligado por un título a menos que lo firme.

2) La persona que firme con nombre distinto del propio quedará obligada como si hubiese firmado con su propio nombre.

3) La firma podrá efectuarse de puño y letra o mediante sello, perforaciones, símbolos o cualquier otro medio mecánico.

Artículo 28

La firma falsificada de un título no impondrá obligación alguna a la persona cuya firma fue falsificada. No obstante, dicha persona quedará obligada:

a) Si ha ratificado la firma;

b) Respecto del tenedor que no conozca la falsificación si con su conducta dio motivos a dicho tenedor, o a un endosante subsiguiente para creer que la firma era auténtica o fue puesta por un mandatario con poder.

Artículo 29

1) Cuando un título haya sido objeto de alteraciones importantes:

a) Los que hayan firmado el título después de esta alteración quedarán obligados por dicho título en los términos del texto alterado;

b) Los que hayan firmado el título antes de dicha alteración quedarán obligados por dicho título en los términos del texto original, con sujeción a lo siguiente:

i) Todo firmante que haya efectuado por sí mismo, autorizado o permitido dicha alteración quedará obligado en los términos del texto alterado; y

ii) El firmante que con su conducta facilitare dicha alteración quedará obligado respecto del tenedor que no tenga conocimiento de ella en los términos del texto alterado.

2) A los efectos de la presente Ley, se considerará importante la alteración que modifique en cualquier sentido el compromiso de cualquier firmante escrito en el título.

Artículo 30

1) El título podrá ser firmado por un mandatario.

2) La firma puesta en el título por un mandatario con poder para firmar y que indique en el título que firma en calidad de tal, atribuye las obligaciones que deriven de dicho título a la persona representada y no al mandatario.

3) La firma puesta en el título por un mandatario sin poder para firmar, o por un mandatario con poder para firmar pero sin indicar que firma en calidad de tal, atribuye las obligaciones que deriven del título al mandatario y no a la persona a quien el mandatario se propone representar.

4) El mandatario que de conformidad con el párrafo 3) quede obligado por el título y que lo pague tendrá los mismos derechos que la persona por quien se proponía actuar si ésta lo hubiera pagado.

Artículo 31

1) Cualquier firmante de una letra o de un pagaré [excepto el suscriptor] podrá eximirse de sus obligaciones, o limitarlas, insertando en el título una estipulación al efecto.

2) Tal exención o limitación sólo surtirá efectos respecto del firmante que hiciere la estipulación.

Artículo 32

La persona que firme un título quedará obligada por él como endosante a menos que el título indique claramente que no lo firma en calidad de tal.

Artículo 33

1) Todos los que libren, acepten, endosen o avalen una letra quedarán obligados solidariamente por ella.

2) Todos los que suscriban, endosen o avalen un pagaré quedarán obligados solidariamente por él.

B. El librador

Artículo 34

El librador, en caso de falta de aceptación o de pago de la letra y una vez efectuado el protesto debido, se compromete a pagar el importe de la letra y todos los intereses y gastos que puedan reclamarse al amparo de los artículos 67*b*) o 68 al tenedor o a cualquier firmante que con posterioridad a él se hallare en posesión de la letra y cuyas obligaciones por la letra se hubieren extinguido conforme a los artículos 69 2), 70, 71 ó 76.

C. EL SUSCRIPTOR

Artículo 34 (bis)

El suscriptor se compromete a pagar al tenedor:

a) Al vencimiento: el importe del pagaré;

b) Después del vencimiento: el importe del pagaré y todos los intereses y gastos que puedan reclamarse al amparo de los artículos 67 *b*) o 68.

D. EL LIBRADO Y EL ACEPTANTE

Artículo 35

1) El librado no quedará obligado por la letra hasta que la acepte.

2) El libramiento de la letra o su endoso no equivaldrá por sí mismo a la transmisión o cesión al tenedor de la provisión que posea el librado.

Artículo 36

El aceptante se compromete a pagar al tenedor:

a) El importe de la letra a su vencimiento;

b) El importe de la letra más los intereses y gastos que puedan reclamarse en virtud de los artículos 67 *b*) o 68, después de su vencimiento.

Artículo 37

La aceptación se escribirá en la letra y podrá efectuarse mediante la simple firma del librado o mediante su firma acompañada de la palabra "aceptada" o expresión equivalente.

Artículo 38

1) La letra podrá aceptarse:

a) Antes de que el librador la haya firmado o mientras esté incompleta por cualquier otra razón;

b) En el momento de su vencimiento antes o después del mismo, o después de no haber sido atendida por falta de aceptación o de pago.

2) Cuando una letra pagadera a cierto plazo vista sea aceptada y el aceptante no haya indicado la fecha de su aceptación, el librador, antes de emitir la letra, o el tenedor podrán insertar la fecha de aceptación.

3) Cuando una letra pagadera a cierto plazo vista no sea atendida por falta de aceptación y posteriormente el librado la acepte, el tenedor tendrá derecho a que la aceptación lleve la fecha en que fue presentada a la aceptación.

Artículo 39

1) La aceptación puede ser general o limitada.

2) Por la aceptación general el librado se compromete a pagar la letra conforme a sus términos.

3) Por la aceptación limitada el librado se compromete a pagar la letra conforme a los términos indicados expresamente en su aceptación. La aceptación se considerará limitada, entre otros casos, cuando sea:

a) Condicional, en el sentido de que la aceptación indica que el pago por el aceptante dependerá del cumplimiento de una condición fijada en aquélla;

b) Parcial, en el sentido de que la aceptación se refiere solamente a una parte del importe de la letra;

c) Limitada en cuanto a lugar, en el sentido de que la aceptación fija un lugar de pago distinto del lugar de pago indicado en la letra o, a falta del tal indicación, distinto de la dirección del librado señalada en la letra;

d) Limitada en cuanto al tiempo;

e) Una aceptación hecha por uno o más de los librados pero no por todos.

Artículo 40

1) El tenedor podrá rechazar toda aceptación limitada, excepto la aceptación parcial [o por razón del lugar]. Como resultado de esta negativa la letra se considerará no atendida por falta de aceptación.

2) Cuando el tenedor admita una aceptación limitada que no sea parcial [o por razón del lugar], el librador y todo endosante o avalista que no den su conformidad quedarán liberados de sus obligaciones basadas en la letra.

3) Cuando el librado dé una aceptación parcial, la letra quedará no atendida por falta de aceptación en la parte no aceptada del importe.

E. EL ENDOSANTE

Artículo 41

El endosante, en caso de falta de aceptación o de pago de la letra o en caso de no atención del pagaré por falta de pago y una vez efectuado el protesto debido, se compromete a pagar el importe de la letra y todos los intereses y gastos que pueden reclamarse al amparo de los artículos 67 ó 68 al tenedor o cualquier parte que con posterioridad a él mismo se hallare en posesión de la letra y cuyas obligaciones por la letra se hubieren extinguido conforme a los artículos 69 2), 70, 71 ó 76.

Artículo 42

1) La persona que negocie un título responderá frente a todo tenedor posterior a ella misma por cualesquiera daños que a dicho tenedor pueda causarle el hecho de que, antes de la negociación:

a) Se pusiera en el título una firma falsificada o no autorizada; o

b) El título fuera objeto de una alteración importante; o

c) Un firmante tenga una acción o excepción válida; o

d) La letra fuera desatendida por falta de aceptación o de pago o el pagaré fuera desatendido por falta de pago.

2) Sólo se responderá por los defectos mencionados en el párrafo 1) frente al tenedor que recibiere el título sin conocimiento de tal defecto.

F. EL AVALISTA

Artículo 43

1) El pago del título podrá ser avalado, en todo o en parte de su importe, por cualquier persona que puede ser firmante o no serlo.

2) El aval deberá escribirse en el título o en hoja anexa al mismo. Se expresará mediante las palabras: "garantizada", "avalada", "bueno por aval" o expresión equivalente, acompañada por la firma del avalista.

3) El avalista podrá indicar por cuenta de qué parte avala el pago.

4) A falta de esta indicación, la persona avalada será el librador, en el caso de la letra, o el suscriptor, en el caso del pagaré.

Artículo 44

1) El avalista responderá por el título en la misma medida que el firmante a quien avala, a menos que el avalista haya estipulado otra cosa.

2) El avalista responderá por el título aun cuando el firmante de quien sea avalista no responda por él, a menos que la ausencia de obligaciones de dicho firmante resulte evidente en el cuerpo del título.

Artículo 45

Cuando el avalista pague el título tendrá derechos basados en él frente al firmante avalado y frente a quienes respondan por aquél respecto de dicho firmante.

Parte V. Presentación, falta de aceptación o de pago y acciones

SECCIÓN 1. PRESENTACIÓN A LA ACEPTACIÓN

Artículo 46

1) El tenedor deberá presentar la letra a la aceptación:

a) Cuando el librador, un endosante o un avalista haya estipulado en la letra que ésta deba presentarse a tal efecto;

b) Cuando la letra se haya librado pagadera a un cierto plazo vista; o

[*c*) Cuando la letra se haya librado pagadera en un lugar distinto del de la residencia o el establecimiento del librado.]

2) El tenedor podrá presentar a la aceptación cualquier otra letra.

Artículo 47

1) El librador, un endosante o un avalista pueden estipular en la letra que ésta no se presentará a la aceptación o que no se presentará antes de una fecha determinada o antes de que ocurra un acontecimiento determinado.

2) Cuando se presenta una letra a la aceptación a pesar de haber una estipulación de las permitidas con arreglo al párrafo 1), y dicha letra no es aceptada, no se considerará que hay falta de aceptación de la letra respecto del firmante que hizo la estipulación.

3) Cuando el librado acepta una letra a pesar de haber una estipulación según la cual la letra no deba presentarse a la aceptación, la aceptación surtirá efecto.

Artículo 48

Una letra se considerará debidamente presentada a la aceptación si se presenta de conformidad con las siguientes reglas:

a) El tenedor deberá presentar la letra al librado.

b) Toda letra librada contra dos o más librados podrá presentarse a cualquiera de ellos a menos que indique claramente lo contrario.

c) Cuando el librado haya fallecido, la presentación podrá hacerse a la persona o autoridad que según el derecho aplicable tenga derecho a administrar su patrimonio.

d) Cuando el librado está siendo objeto de procedimientos por insolvencia, la presentación podrá hacerse a la persona que según el derecho aplicable esté autorizada a actuar en su lugar.

e) Cuando se libra una letra pagadera a fecha fija o a un cierto plazo a partir de una fecha fija, la presentación a la aceptación deberá hacerse antes de la fecha del vencimiento.

f) Toda letra pagadera a cierto plazo vista deberá presentarse a la aceptación dentro de un año de su fecha.

g) Toda letra en que el librador, un endosante o un avalista hayan fijado una fecha o un plazo para su presentación a la aceptación deberá presentarse en la fecha fijada o dentro del plazo fijado.

h) Toda letra en la que el librador, un endosante o un avalista hayan estipulado que se presente a la aceptación, sin fijar una fecha o un plazo para la presentación [o toda letra que se libre pagadera en un lugar distinto del establecimiento o la residencia del librado y que no sea pagadera a la vista] deberá presentarse antes de la fecha de vencimiento.

Artículo 49

La presentación a la aceptación quedará dispensada:

1) Cuando el librado haya fallecido, sea objeto de procedimientos por insolvencia o no tenga capacidad para aceptar la letra; o

2) Cuando, aun actuando con razonable diligencia, la presentación a la aceptación no pueda realizarse dentro de los plazos establecidos a tal efecto; o

3) Cuando un firmante haya renunciado expresa o tácitamente a la presentación, respecto de ese firmante.

Artículo 50

1) Si una letra que ha de presentarse a la aceptación de conformidad con el artículo 46 1) *a*) no se presenta debidamente, el firmante que estipuló en la letra que ésta debía presentarse no responderá por la letra.

2) Si una letra que ha de presentarse a la aceptación de conformidad con el artículo 46 1) *b*) o *c*) no se

presenta debidamente, el librador, los endosantes y los avalistas no responderán por ella.

Artículo 51

1) Habrá falta de aceptación de una letra:

a) Cuando se rechace la aceptación al ser debidamente presentada o cuando el tenedor no pueda obtener la aceptación a que tiene derecho con arreglo a la presente Ley; o

b) Cuando se dispense de la presentación a la aceptación de conformidad con el artículo 49, y la letra no esté aceptada.

2) Cuando una letra no sea aceptada, el tenedor podrá ejercer, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 57, una acción inmediata contra el librador, los endosantes y los avalistas.

SECCIÓN 2. PRESENTACIÓN AL PAGO

Artículo 52

1) La presentación de una letra al pago será necesaria para que el librador, un endosante o un avalista respondan por la letra.

2) La presentación de un pagaré al pago será necesaria para que un endosante o su avalista respondan por el pagaré.

3) La presentación al pago no será necesaria para que responda el aceptante.

Artículo 53

Se considerará que un título ha sido debidamente presentado al pago si se presenta de conformidad con las siguientes reglas:

a) El tenedor de un título deberá presentarlo, según sea el caso, al librado o al aceptante o al suscriptor para el pago.

b) Cuando una letra haya sido librada contra dos o más librados o sea aceptada por dos o más librados o cuando un pagaré haya sido firmado por dos o más suscriptores, será suficiente presentar el título a cualquiera de ellos; si se ha fijado un lugar de pago, la presentación deberá hacerse en ese lugar.

c) Cuando el librado o el aceptante o el suscriptor hayan fallecido y no se haya fijado un lugar de pago, la presentación deberá hacerse a la persona o autoridad que según el derecho aplicable esté facultada a administrar su patrimonio.

d) Todo título que no sea pagadero a la vista deberá presentarse al pago en el día de su vencimiento o en uno de los dos días hábiles siguientes.

e) Toda título que sea pagadero a la vista deberá presentarse al pago dentro de un año de la fecha indicada en él y, si el título no tiene fecha, dentro de un año de su emisión.

f) El título deberá presentarse al pago:

i) En el lugar de pago fijado en él;

ii) Cuando no se haya fijado un lugar de pago, en el domicilio del librado o del aceptante o del suscriptor indicado en el título; o

iii) Cuando no se haya fijado un lugar de pago y no se haya indicado el domicilio del librado o del aceptante o del suscriptor, en el establecimiento principal o la residencia del librado o del aceptante o del suscriptor.

Artículo 54

1) La demora en efectuar la presentación al pago se excusará cuando se deba a circunstancias ajenas a la voluntad del tenedor. Cuando cese la causa de la demora deberá hacerse la presentación inmediatamente [en un plazo de . . . días].

2) La presentación al pago quedará dispensada:

a) Cuando el librador, el suscriptor o un endosante o un avalista hayan renunciado a la presentación expresa o tácitamente; tal renuncia vinculará solamente al firmante que la hizo;

b) Cuando el título no sea pagadero a la vista y la causa de la demora en hacer la presentación siga existiendo pasados trienta días después del vencimiento;

c) Cuando el título sea pagadero a la vista y la causa de la demora siga existiendo pasados treinta días desde la expiración del plazo para efectuar la presentación al pago;

d) Cuando el librado o el aceptante de la letra o el suscriptor del pagaré después de su emisión esté sujeto a procedimientos por insolvencia en el país en que deba efectuarse la presentación;

e) Respecto de la letra, cuando la letra haya sido protestada por falta de aceptación o de pago;

f) Respecto del librador, cuando el librado o el aceptante no estén, frente al librador, obligados a pagar la letra, y el librador no tenga motivos para creer que la letra será pagada si se efectúa la presentación.

Artículo 55

1) Si la letra no se presenta debidamente al pago, el librador, los endosantes y sus avalistas no responderán por ella.

2) Si el pagaré no se presenta debidamente al pago, los endosantes y sus avalistas no responderán por él.

Artículo 56

1) Habrá falta de pago de un título:

a) Cuando, efectuada la presentación debida, se deniegue el pago o cuando el tenedor no pueda obtener el pago a que tiene derecho con arreglo a la presente Ley; o

b) Cuando se dispense de la presentación al pago de conformidad con el artículo 54 2) y el título haya vencido y no esté pagado.

2) Cuando la letra no sea pagada, el tenedor podrá ejercer, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 57, una acción contra el librador, los endosantes y los avalistas.

3) Cuando el pagaré no sea pagado, el tenedor podrá ejercer, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 57, una acción contra los endosantes y sus avalistas.

SECCIÓN 3. ACCIONES

Artículo 57

Cuando la letra no haya sido atendida por falta de aceptación o de pago o cuando el pagaré no haya sido atendido por falta de pago, el tenedor sólo podrá ejercer su acción una vez que la letra o el pagaré hayan sido debidamente protestados por falta de aceptación o de pago, según lo dispuesto en los artículos 58 a 61.

Artículo 58

1) El protesto podrá efectuarse mediante una declaración escrita en el título y firmada y fechada por el librado o el aceptante o el suscriptor, o, en el caso del título domiciliado con indicación de la persona designada para el pago, por dicha persona, señalando en la declaración que se deniega la aceptación o el pago.

2) El protesto se efectuará mediante el protesto autenticado que se especifica en los párrafos 3) y 4) de este artículo en los siguientes casos:

a) Cuando se deniegue o no pueda obtenerse la declaración mencionada en el párrafo 1 de este artículo; o

b) Cuando el título estipule que debe efectuarse el protesto autenticado; o

c) Cuando el tenedor no efectúe el protesto mediante la declaración mencionada en el párrafo 1 de este artículo.

3) El protesto autenticado es una declaración de falta de aceptación o de pago escrita, firmada y fechada por un persona autorizada a certificar la falta de aceptación o de pago de un título negociable por la ley del lugar en que se denegó la aceptación o el pago de la letra o el pago del pagaré. La declaración deberá especificar:

a) La persona a cuyo requerimiento se protesta el título:

b) El lugar y fecha del protesto; y

c) La causa o razón para protestar el título, la petición hecha y la respuesta dada, si la hubo, o el hecho de que no pudo hallarse al librado o al aceptante o al suscriptor.

4) El protesto autenticado podrá hacerse:

a) En el propio título; o

b) En un documento separado, en cuyo caso deberá precisar claramente cuál es el título no atendido.

Artículo 59

1) El protesto de una letra por falta de aceptación o de pago deberá hacerse el día en que la letra no es atendida o en uno de los dos días hábiles siguientes.

2) El protesto de un pagaré por falta de pago deberá hacerse el día en que el pagaré no es atendido o en uno de los dos días hábiles siguientes.

[3) El protesto autenticado deberá hacerse en el lugar en que el título no haya sido atendido.]

Artículo 60

1) Si la letra que ha de protestarse por falta de aceptación o de pago no es debidamente protestada, el librador, los endosantes y sus avalistas no responderán por la letra.

2) Si el pagaré que ha de protestarse por falta de pago no es debidamente protestado, los endosantes y sus avalistas no responderán por el pagaré.

Artículo 61

1) La demora en protestar la letra por falta de aceptación o de pago se excusará cuando se deba a circunstancias ajenas a la voluntad del tenedor. Cuando cese la causa de la demora deberá efectuarse la presentación inmediatamente [en un plazo de . . . días].

2) Se dispensará el protesto por falta de aceptación o de pago:

a) Cuando el librador, el suscriptor, un endosante o un avalista hayan renunciado al protesto expresa o tácitamente; tal renuncia vinculará solamente al firmante que la hizo;

b) Cuando la causa de la demora en hacer el protesto siga existiendo, pasados treinta días después del vencimiento o, en el caso del título pagadero a la vista, cuando la causa de la demora siga existiendo pasados treinta días después de la expiración del plazo para la presentación al pago;

c) Respecto del librador de la letra, i) cuando el librador y el librado sean la misma persona; o ii) cuando el librador sea la persona a quien se presenta la letra al pago; o iii) cuando el librador haya revocado el pago; o iv) cuando el librado o el aceptante no estén obligados a aceptar o pagar la letra;

d) Respecto del endosante, cuando el endosante sea la persona a quien se presenta el título al pago;

e) Cuando se dispense la presentación a la aceptación o al pago según lo dispuesto en los artículos 49 ó 54 2).

Artículo 62

1) Cuando la letra no sea atendida por falta de aceptación o de pago, deberá darse aviso de ello al librador, a los endosantes y a sus avalistas.

2) Cuando el pagaré no sea atendido por falta de pago, deberá darse aviso de ello a los endosantes y a sus avalistas.

3) Podrá efectuar la notificación el tenedor, cualquier firmante que haya recibido el aviso o cualquier otro firmante que pueda ser obligado a pagar el título.

4) La notificación opera en beneficio de todos los firmantes que tengan una acción basada en el título frente al firmante notificado.

Artículo 63

La notificación de la falta de aceptación o de pago podrá efectuarse por título escrito o de palabra y mediante cualesquiera términos que identifiquen el título y declaren que no ha sido atendido. La simple devolución del título bastará para hacer la notificación.

Artículo 64

La notificación de la falta de aceptación o de pago deberá efectuarse dentro de los dos días hábiles siguientes:

a) Al día del protesto o, cuando se dispense el protesto, al día de la falta de aceptación o de pago; o

b) Al recibo de la notificación hecha por otro firmante.

Artículo 65

1) La demora en notificar la falta de aceptación o de pago se excusará cuando se deba a circunstancias ajenas a la voluntad del tenedor. Cuando cese la causa de la demora, deberá efectuarse la notificación con razonable diligencia.

2) Se dispensará la notificación de falta de aceptación o de pago:

a) Cuando el librador o un endosante o un avalista hayan renunciado a la notificación de falta de aceptación de pago expresa o tácitamente; tal renuncia vinculará solamente al firmante que la hizo;

b) Cuando la causa de la demora en efectuar la notificación siga existiendo pasados 30 días después de la última fecha en que debió efectuarse;

c) Respecto del librador de la letra, cuando el librador y el librado sean la misma persona, o cuando el librado sea la persona a quien se presentó la letra a la aceptación o al pago, o cuando el librador haya revocado el pago, o cuando el librado o el aceptante no estén obligados a aceptar o pagar la letra;

d) Respecto del endosante, cuando el endosante sea la persona a quien se presentó el instrumento al pago.

Artículo 66

La omisión de la debida notificación de la falta de aceptación o de pago hará que el tenedor responda ante el librador, los endosantes y sus avalistas por cualquier daño que puedan sufrir como consecuencia de dicha omisión [siempre que el monto total de dichos daños no exceda del importe del título].

Artículo 67

El tenedor podrá reclamar contra cualquier firmante obligado:

a) Al vencimiento: el importe del título;

b) Después del vencimiento: el importe del título más los intereses devengados al (. . .) por ciento anual por encima del tipo oficial de descuento vigente en el lugar de pago [en el lugar en que el tenedor tiene su residencia o establecimiento], calculados sobre la base del número de días y de un año de (365) días, y todos los gastos del protesto y las notificaciones dadas;

c) Antes del vencimiento: el importe de la letra previo descuento por el período comprendido entre la fecha de pago y la fecha de vencimiento, calculado al tipo oficial de descuento vigente en la fecha en que se reclama el pago y en el lugar en que el tenedor tiene su residencia o establecimiento.

Artículo 68

El firmante que paga un título podrá reclamar a los firmantes obligados ante él:

a) La suma total que se vio obligado a pagar con arreglo al artículo 67;

b) Los intereses devengados por esa suma, calculados al más alto tipo de interés legal permitido en el lugar de pago el día en que pagó la letra;

c) Todos los gastos que haya realizado.

Parte VI. Extinción de las obligaciones cambiarias

Sección 1. Generalidades

Artículo 69

1) Las obligaciones de los firmantes de un título se extinguirán mediante:

a) El pago de conformidad con los artículos 70 a 75 u 80;

b) La renuncia de conformidad con el artículo 76;

c) La readquisición del título por un firmante anterior de conformidad con el artículo 77;

d) La liberación de un firmante anterior de conformidad con el artículo 78 1);

e) La falta de su consentimiento respecto de una aceptación limitada de conformidad con el artículo 40 2);

2) También se extinguirán las obligaciones de un firmante basadas en el título mediante cualquier acto o acuerdo que libere a tal firmante de su obligación contractual de pago de una suma de dinero.

Sección 2. Pago

Artículo 70

1) Todo firmante se liberará de sus obligaciones basadas en el título cuando pague al tenedor o a un firmante posterior a él mismo la suma debida de conformidad con los artículos 67 ó 68.

2) Toda persona que reciba el pago de un título de conformidad con el párrafo 1) deberá entregar el título cancelado y, en su caso, su protesto autenticado a la persona que lo pague.

Artículo 71

1) El tenedor podrá recibir un pago parcial del librado o del aceptante o del suscriptor. En tal caso:

a) El aceptante o el suscriptor quedará liberado de sus obligaciones basadas en el título hasta el monto de la suma pagada; y

b) Se considerará que ha habido falta de pago de título por la suma que ha quedado por pagar.

2) El librado o el aceptante o el suscriptor que hagan un pago parcial podrán pedir que se indique en el título que se ha hecho dicho pago y que se les extienda el recibo correspondiente.

3) Cuando se haya pagado parcialmente un título, el firmante que pague la suma que quede por pagar quedará liberado de sus obligaciones basadas en él y la persona que reciba el pago entregará el título cancelado y, en su caso, el protesto autenticado al firmante que haga el pago.

Artículo 72

1) El tenedor podrá negarse a recibir el pago en un lugar distinto de aquel en que se haya presentado debidamente el título al pago de conformidad con el artículo 53 *f)*.

[2) Si el pago no se efectúa luego en el lugar en que se presentó debidamente el título al pago de conformidad con el artículo 53 *f)*, se considerará que ha habido falta de pago del título].

Artículo 73

1) Cuando se introduzca en un título una alteración importante respecto de su importe, toda persona que pague con arreglo a dicha alteración, sin tener conocimiento de que el título ha sido alterado tendrá derecho a reclamar la suma en que se haya aumentado el importe del título al firmante que la haya alterado o a cualquier firmante posterior excepto el que no hubiera tenido conocimiento de la alteración al tiempo de transmitir o negociar el instrumento.

2) En cualquier otro caso en que haya una alteración que sea importante según el artículo 29 2), toda persona que pague el título con arreglo a dicha alteración, sin tener conocimiento de que el título ha sido alterado, tendrá derecho a recibir la suma pagada de la persona que haya alterado el título o de cualquier firmante posterior excepto el que no hubiera tenido conocimiento de la alteración al tiempo de transmitir o negociar el título.

3) Cuando se haya falsificado la firma del librador o del suscriptor, toda persona que pague el título sin tener conocimiento de la falsificación tendrá derecho a reclamar la suma pagada a la persona que haya falsificado la firma del librador o del suscriptor o cualquier firmante posterior al librador o al suscriptor excepto el que no hubiera tenido conocimiento de la falsificación al tiempo de transmitir o negociar el título.

Artículo 74
(Variante A)

1) *a)* Cuando un título es pagadero en moneda distinta de la del país en que se efectúa el pago, se podrá pagar la suma exigible en la moneda de ese país.

b) Cuando se paga ese título en la moneda del país en que se realiza el pago, se calculará el importe exigible según el tipo de cambio vigente el día del vencimiento o, si así se dispone, según el tipo de cambio que se indica en el título.

2) Cuando dicho título no es atendido por falta de aceptación o de pago, se pagará la suma exigible en la moneda del país en que se efectúa el pago. En ese caso, el tenedor podrá optar entre pedir al firmante obligado que se calcule el importe exigible según el tipo de cambio del día en que el título fue desatendido, o el del día del vencimiento o el del pago.

3) Las disposiciones de los párrafos 1 y 2 no se aplicarán cuando el librado o el suscriptor hayan estipulado en el título que el pago se efectúe en una moneda determinada.

Artículo 74
(Variante B)

1) Cuando un título es pagadero en moneda distinta de la del país en que se efectúa el pago, la suma exigible se pagará en la moneda indicada en el título.

2) *a)* La disposición del párrafo 1) no se aplicará cuando el librador o el suscriptor hayan estipulado en el título que se pague en la moneda del país en que se efectúa el pago. En ese caso, se calculará el importe exigible según el tipo de cambio del día del vencimiento o, si así se dispone, según el tipo de cambio indicado en el título.

b) Cuando un título que contiene dicha estipulación no es atendido por falta de aceptación o de pago, el tenedor podrá optar entre pedir al firmante obligado que se calcule el importe exigible según el tipo de cambio vigente el día en que el título fue desatendido, o el del día del vencimiento, o el del pago.

Artículo 75

[1) Cuando un firmante, de conformidad con los artículos 67 y 68, ofrezca el pago del importe debido al tenedor en el momento o después del vencimiento y el tenedor se niegue a aceptar dicho pago:

a) El firmante que ofrezca el pago no responderá por interés o gasto alguno a partir del día en que ofreció el pago; y

b) Todo firmante que tenga acción frente al firmante que ofrezca el pago tampoco responderá por tales intereses o gastos.

2) Las disposiciones del párrafo 1) *b)* se aplicarán también si la persona que ofrece el pago al tenedor es el librado.]

SECCIÓN 3. RENUNCIA

Artículo 76

1) Un firmante quedará liberado de sus obligaciones basadas en el título si el tenedor escribe en él, a su vencimiento o después de éste, una renuncia incondicional de sus derechos basados en el título frente a dicho firmante.

2) Esta renuncia no afectará al derecho al título de firmante que renunció a sus derechos basados en él.

SECCIÓN 4. READQUISICIÓN POR UNA PARTE ANTERIOR

Artículo 77

Un firmante obligado por el título que lícitamente pase a ser tenedor del título quedará liberado de sus obligaciones frente a cualquier firmante que tuviera acción frente a él.

SECCIÓN 5. LIBERACIÓN DE UNA PARTE ANTERIOR

Artículo 78

1) Cuando un firmante quede liberado de sus obligaciones por el título, también quedará liberado todo firmante que tenga acción frente a él.

2) Todo acuerdo celebrado por el tenedor y un firmante obligado por el título que no equivalga a la liberación total o parcial no afectará a los derechos y obligaciones de otros firmantes.

Parte VII. Prescripción

Artículo 79

[Se espera que la presente Ley contenga un artículo sobre los plazos para entablar procedimientos legales y sobre la prescripción de los derechos nacidos del título internacional. La redacción de este artículo presenta el grave problema de armonizar los diversos criterios de los distintos sistemas jurídicos[1] y requiere más estudio. Se espera que las propuestas sobre este problema puedan presentarse oportunamente al Grupo de Trabajo.]

Parte VIII. Títulos perdidos

Artículo 80

1) Cuando se pierde un título [por destrucción, retención indebida o cualquier otra causa] la persona que lo perdió tendrá, con sujeción a las disposiciones de los párrafos 2) y 3) de este artículo, el mismo derecho al pago que si hubiera estado en posesión del título.

2) *a*) La persona que reclame el pago de un título perdido hará constar por escrito a satisfacción del firmante del que reclama el pago:

i) El hecho de que, cuando estaba en posesión del título; tenía derecho al pago;

ii) Las circunstancias que impiden la presentación del título;

iii) El contenido del título perdido;

b) El firmante de quien se reclama el pago de un título perdido puede pedir al reclamante garantías de que será indemnizado por cualquier pérdida que pueda sufrir con motivo de la presentación subsiguiente al pago del título perdido.

c) El tipo de garantías y sus condiciones se determinarán mediante acuerdo entre el reclamante y el firmante del que se reclama el pago. A falta de tal acuerdo, el tribunal decidirá sobre la clase de garantías y sus condiciones.

d) Cuando no pueden ofrecerse garantías, el tribunal podrá ordenar a la parte de quien se exige el pago que deposite el importe del título perdido, junto con cualesquiera intereses y gastos que puedan exigirse en virtud de los artículos 67 y 68, en poder del tribunal o de cualquier otra autoridad competente. Dicho depósito se considerará como pago a la persona que reclama el pago.

Artículo 81

1) Cuando uno de los firmantes ha pagado un título perdido y ulteriormente otra persona le presenta al pago dicho título, notificará tal presentación a la persona a la que efectuó el pago.

2) Dicha notificación se efectuará el mismo día de presentación del título o en uno de los dos días hábiles siguientes y se hará constar en ella el nombre de la persona que presenta el título y la fecha y lugar de presentación.

3) Si no realiza la notificación, el firmante que ha pagado el título perdido será responsable por los perjuicios que su omisión pueda irrogar a la persona a quien pagó el título (siempre que el importe total de los daños no exceda del importe del título).

Artículo 82

1) Cuando uno de los firmantes ha pagado un título perdido y, subsiguientemente, queda liberado de las obligaciones dimanantes del título tendrá derecho a

a) Resarcirse cuando se dio una garantía; o

b) Reclamar la suma depositada cuando se efectuó el depósito en poder de un tribunal u otra autoridad competente.

2) Cuando se depositó el importe en poder de un tribunal u otra autoridad competente y posteriormente no se reclamó en virtud del párrafo 1) *b*) de este artículo dentro del plazo establecido en el artículo 79, la persona a cuyo nombre se realizó el depósito puede pedir al tribunal que disponga el pago a su favor del importe depositado. El tribunal accederá a esa petición dentro de los plazos y con arreglo a las condiciones que estime pertinentes.

Artículo 83

La persona que reclama el pago de un título perdido puede efectuar debidamente el protesto por falta de pago utilizando una copia del título perdido o un escrito que consigne los elementos del título perdido relacionados con los requisitos establecidos en el artículo 1 2) o 1 3);

Artículo 84

La persona que reciba el pago de un título perdido de conformidad con el artículo 80 entregará al pagador el escrito extendido en virtud del artículo 80 2 *a*) iii) cancelado por ella.

Artículo 85

El firmante que ha pagado un título perdido de conformidad con el artículo 80 tendrá, previa prueba de la realización del pago, los mismos derechos que le corresponderían si hubiere estado en posesión del título.

Artículo 86

[*a*) Cuando el tomador o su endosatario para cobro pierdan un título por destrucción, retención indebida o cualquier otra causa, el tomador, previa debida prueba de que él o su endosatario para cobro perdieron el título, tendrá derecho a pedir al librador o al suscriptor que extienda un duplicado del título perdido. El librador o el suscriptor, al extender ese duplicado podrá pedir al tomador que le ofrezca garantías de indemnización por cualquier pérdida que pueda sufrir a consecuencia del pago subsiguiente del título perdido.

b) El tipo de garantías y sus condiciones se determinarán de mutuo acuerdo entre el librador o el suscriptor que extienda el duplicado del título perdido y

[1] Véase el informe del Grupo de Trabajo sobre los plazos y la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías. A/CN.9/70/Add.1; comentario al preámbulo, párr. 4).

el tomador. A falta de tal acuerdo, el tribunal determinará el tipo de garantías y sus condiciones.

c) i) Al extender el duplicado de una letra o un pagaré perdidos el librador o el suscriptor podrán estampar en el cuerpo del duplicado la palabra "duplicado" (o palabras de significado análogo).

ii) El título marcado como duplicado se considerará como un título a los efectos de esta Ley, a condición de que el duplicado de una letra o un pagaré perdidos no pueden negociarse sino para fines de cobro.

d) La negativa del librador o del suscriptor a extender un duplicado del título perdido le hace responsable por los daños y perjuicios que dicha negativa pueda irrogar al tomador (siempre que la cuantía de la indemnización en concepto de daños no exceda del importe del título perdido).]

3. *Lista de documentos pertinentes que no aparecen reproducidos en el presente volumen*

Título o descripción	*Signatura del documento*
Grupo de Trabajo sobre títulos negociables internacionales	
Programa provisional	A/CN.9/WG.IV/WP.1
Proyecto de Ley Uniforme sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales, con comentarios: informe del Secretario General	A/CN.9/WG.IV/WP.2
Examen de proyecto de Ley Uniforme sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales: documento de trabajo proparado por la Secretaría	A/CN.9/WG.IV/R.1
Proyecto de informe del Grupo de Trabajo sobre títulos negociables internacionales acerca de la labor de su primer período de sesiones	A/CN.9/WG.IV/CRP.1 y Add.1
Excepciones existentes contra el tenedor protegido	A/CN.9/WG.IV/CRP.2
Créditos mercantiles bancarios	
Pagos internacionales: revisión de los Usos y Reglas Uniformes relativos a los Créditos Documentarios: nota del Secretario General	A/CN.9/L.23

III. ARBITRAJE COMERCIAL INTERNACIONAL

1. *Informe del Secretario General: resumen de los comentarios de los miembros de la Comisión sobre las propuestas del Relator Especial sobre el arbitraje comercial internacional (A/CN.9/79 *)*

INTRODUCCIÓN

1. La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, en su primer período de sesiones incluyó el arbitraje comercial internacional entre los temas prioritarios de su programa de trabajo.

2. En su segundo período de sesiones, la Comisión designó al Sr. Ion Nestor (Rumania) como Relator Especial sobre los problemas relativos a la aplicación e interpretación de las convenciones existentes sobre arbitraje comercial internacional y otros problemas conexos[1]. El Relator Especial presentó su informe definitivo a la Comisión en su quinto período de sesiones[2].

3. En el quinto período de sesiones, la Comisión examinó el anterior informe y aprobó la siguiente decisión:

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

"1. *Pide* al Secretario General que transmita a los Estados miembros de la Comisión las propuestas hechas por el Relator Especial en su informe y los invite a presentar a la Secretaría:

"*a*) Sus observaciones sobre las propuestas hechas por el Relator Especial y

"*b*) Toda otra sugerencia u observación que deseen formular respecto de la unificación y armonización del derecho del arbitraje comercial internacional;

"2. *Pide asimismo* al Secretario General que presente un informe a la Comisión en su sexto período de sesiones en que se resuman los comentarios, sugerencias y observaciones de los Estados miembros de la Comisión y en que se enuncien propuestas sobre las medidas que podría considerar la Comisión respecto de la unificación en materia de arbitraje comercial internacional."

4. De conformidad con lo dispuesto en el párr. 1 de la decisión anterior, el Secretario General, en una nota verbal de 23 de junio de 1972, informó a los Estados miembros de la Comisión sobre las propuestas formuladas por el Relator Especial en su informe y los invitó a que transmitieran sus comentarios y propuestas correspondientes respondiendo a un cuestionario anexo a la nota verbal.

5. Los siguientes miembros de la Comisión han contestado al cuestionario: Australia, Bélgica, Francia, Hungría, Japón, Polonia, República Arabe de Egipto, Rumania, Túnez y la URSS.

6. En la parte I del informe figuran las propuestas del Relator Especial, las preguntas que sobre éstas se hacen en el cuestionario mencionado en el párr. 4 *supra*, y resúmenes de las respuestas a estas preguntas, incluidos los comentarios, sugerencias y observaciones contenidos en ellas.

7. En la parte II del informe figuran propuestas del Secretario General relativas a los trabajos futuros en esta esfera de unificación, como se solicita en el párr. 1 de la decisión anterior.

I. RESUMEN DE LOS COMENTARIOS Y PROPUESTAS SOBRE LAS PROPUESTAS DEL RELATOR ESPECIAL

Fomento de la ratificación de la Convención de las Naciones Unidas de 1958

8. *Propuesta A:*

La CNUDMI debe recomendar que los Estados que todavía no lo hayan hecho ratifiquen la Convención de las Naciones Unidas en 1958 sobre el reconocimiento y la ejecución de las sentencias arbitrales extranjeras, o se adhieran a ella,

9. *Pregunta 1): ¿Debe la CNUDMI recomendar que se ratifique la Convención de las Naciones Unidas de 1958?*

10. Todos los países que contestaron al cuestionario manifestaron su acuerdo con la propuesta.

11. *Pregunta 2): En caso afirmativo, ¿qué forma debe revestir esta recomendación a fin de que sea lo más efectiva posible?*

12. Se formularon la siguientes propuestas:

Bélgica: El Secretario General debe señalar a la atención de los Estados interesados las ventajas de la Convención.

Francia: Recomendación de la Asamblea General.

Hungría: El Secretario General debe informar a los Estados interesados sobre los beneficios de la adhesión a la Convención para fomentar el comercio internacional.

Polonia: Resolución de la Asamblea General o, al menos, una resolución de la Comisión aprobada por la Asamblea General.

Rumania: Resolución de la Asamblea General.

Túnez: Una resolución de la CNUDMI.

URSS: Un llamamiento de las Naciones Unidas.

Fomento de la ratificación de la Convención Europea de 1961

13. *Propuesta B:*

La CNUDMI debe recomendar a los Estados que todavía no lo hayan hecho que ratifiquen la

* 9 de marzo de 1973.

[1] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo cuarto período de sesiones, Suplemento No. 18* (A/7618), párr. 112, Anuario de la CNUDMI, vol. I: 1968–1970, segunda parte, II A.

[2] Documento A/CN.9/64, Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, III.

Convención Europea de 1961 sobre Arbitraje Comercial Internacional, o se adhieran a ella.

14. *Pregunta 3): ¿Debe la CNUDMI recomendar que se ratifique la Convención Europea de 1961?*

15. Bélgica, Egipto, Francia, Hungría, Polonia y la URSS apoyaron la propuesta del Relator Especial. Australia opinó que no procedía en la etapa actual recomendar la ratificación de la Convención Europea de 1961, mientras que Japón sugirió que la CNUDMI considerara la propuesta sólo si llegara a la conclusión de la inviabilidad de la unificación de las normas de arbitraje internacional.

16. *Pregunta 4): En caso afirmativo, ¿qué forma debe revestir esta recomendación a fin de que sea lo más efectiva posible?*

17. Bélgica, Francia, Hungría y Polonia dieron la misma respuesta a esta pregunta que a la pregunta 3) en el párrafo 14 *supra*. Rumania sugirió que la recomendación se hiciera mediante una resolución de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa. Según la URSS la recomendación debía formularla la CNUDMI bien por su cuenta o en cooperación con otros órganos de las Naciones Unidas, tales como la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.

Establecimiento de un grupo de estudio para la unificación de la normas en materia de arbitraje

18. *Propuesta C:*

La CNUDMI debe establecer un grupo de estudio o un grupo de trabajo que, sólo o en cooperación con los representantes de los centros de arbitraje interesados, examinaría:

1. La conveniencia de elaborar un reglamento tipo que contuviera disposiciones básicas que, posteriormente, los centros de arbitraje podrían introducir en sus reglamentos, y

2. La viabilidad de unificar y simplificar las leyes nacionales sobre el arbitraje y las normas de ejecución de las sentencias arbitrales, a fin de limitar el control judicial sobre los laudos y reducir los recursos contra las órdenes de ejecución. El Relator Especial opina que la mejor solución sería elaborar una ley uniforme que sirviera de modelo aplicable a las controversias surgidas en el comercio internacional que contuviera sólo las normas básicas en relación con materias tales como la forma del acuerdo de arbitraje y sus efectos, los principios que regulan la constitución del tribunal de arbitraje, la posibilidad de elegir un árbitro extranjero, el carácter definitivo del laudo arbitral, y la posibilidad de elegir entre un arbitraje de derecho y un arbitraje de equidad.

19. *Pregunta 5): ¿Debe la CNUDMI incluir en su programa de trabajo la elaboración de un reglamento tipo de arbitraje para los fines señalados en la propuesta C?*

20. Australia, Bélgica, Hungría, Japón, Polonia, Rumania y Túnez contestaron afirmativamente a esta pregunta. En opinión de la URSS, la Comisión debe incluir en su programa de trabajo no la elaboración de un reglamento tipo de arbitraje sino el examen de la conveniencia de esa tarea. Francia objetó la propuesta y manifestó que, de conformidad con la resolución 708 (XXVII) del Consejo Económico y Social, la tarea de preparación de normas sobre arbitraje debe realizarse a escala regional.

21. Australia y la URSS subrayaron en sus respuestas la necesidad de coperación en el trabajo mencionado *supra*, con los centros de arbitraje existentes. Bélgica señaló que, en vista de la legislación nacional aplicable al arbitraje, el reglamento tipo de arbitraje sólo debía tener carácter de un texto recomendado para su uso facultativo por las personas que recurren al arbitraje.

22. *Pregunta 6): ¿Debe la CNUDMI incluir en su programa de trabajo el examen de la viabilidad de la unificación y simplificación de las leyes nacionales sobre arbitraje sugerido en la propuesta C?*

23. Australia, Egipto, Hungría, Japón, Polonia, Rumania y Túnez contestaron afirmativamente a esta pregunta; las respuestas de Bélgica y Francia fueron negativas. La URSS opinó que los problemas a los que se refería la propuesta C podrían solucionarse en gran parte aumentando el número de Estados partes en las convenciones de 1958 y 1961 mencionadas en los párrafos 8 y 13 *supra*.

24. Australia sugirió que el estudio de viabilidad debía examinar las leyes uniformes existentes a fin de comprobar si eran aceptables a los países para los que se habían preparado y, en caso negativo, establecer las causas. Al mismo tiempo señaló que cualquier limitación del control judicial, tal como sugería el Relator Especial, podía tropezar con cierta resistencia en los países de *common law*. Como se señalaba en la respuesta, era un principio general en estos países que el árbitro tenía que juzgar de conformidad con las normas de derecho y, en consecuencia, si así lo disponía el tribunal, tenía que someter cualquier cuestión jurídica a la opinión del tribunal; además, era un principio de derecho público en estos países que la jurisdicción del tribunal no puede anularse mediante una cláusula arbitral.

25. Al oponerse a la propuesta, Francia opinó que la unificación de las normas nacionales en materia de arbitraje no podía conseguirse a escala mundial y señaló que incluso a escala regional los intentos de unificación resultaban a menudo infructuosos. A este respecto se refirió a la demora en la ratificación de la Convención Europea que proporcionaba una ley uniforme sobre arbitraje, elaborada por el Consejo de Europa en 1966. Bélgica señaló igualmente que la convención anterior solamente la firmaron dos Estados y la ratificó uno.

26. *Pregunta 7): Si la respuesta a la pregunta 5) o 6) es afirmativa, y se considera que los centros de arbitraje interesados deben cooperar en los trabajos, ¿qué centros del país o región del Estado que responde deben ser invitados a cooperar?*

27. En relación con esta pregunta se proporcionó la información siguiente:

Australia:

Cámara de Comercio Australiana

Comité de Prácticas Comerciales del Consejo Australiano de la Cámara de Comercio Internacional

Centro CEPALO de Arbitraje Comercial Internacional

Bélgica:

Centro Belga para el estudio de la práctica del arbitraje nacional e internacional (CEPANI)

Hungría:

Presidium del Tribunal de Arbitraje constituido en la Cámara de Comercio Húngara

Polonia:

Cámara de Comercio Exterior Polaca

Rumania:

Cámara de Comercio Rumana

URSS:

Cámara de Comercio e Industria de la URSS

Fomento de la cooperación entre los centros de arbitraje y otras organizaciones interesadas

28. *Propuesta D:*

La CNUDMI debe invitar a los gobiernos, y a las organizaciones gubernamentales y no gubernamentales, a apoyar y estimular el establecimiento de una cooperación regular y sistemática, bilateral y multilateral, entre los centros de arbitraje y otras organizaciones interesadas, con miras a conseguir la utilización equilibrada de los medios de arbitraje tanto en los países desarrollados como en los países en desarrollo, y en el comercio entre países con sistemas económicos diferentes. Con respecto a las regiones donde no existen organizaciones de arbitraje, o donde las organizaciones existentes están insuficientemente desarrolladas, las Naciones Unidas deben proporcionar la asistencia técnica y material necesaria para el establecimiento o fortalecimiento de tales organizaciones.

29. *Pregunta 8*): *¿Debe la CNUDMI encomendarse la tarea sugerida por el Relator Especial de fomentar el uso equilibrado de los medios de arbitraje?*

30. Todos los países que respondieron al cuestionario, a excepción de Francia, respondieron positivamente a esta pregunta. Polonia, a la vez que manifestaba su acuerdo con la propuesta de que la Comisión debía encomendarse la tarea de fomentar el uso equilibrado de los medios de arbitraje, opinó que "la CNUDMI debía ejercer funciones de protección y coordinación al respecto, ya que las organizaciones interesadas debían incorporarse inmediatamente a esta tarea". La URSS señaló que el desarrollo de la cooperación entre los centros de arbitraje podía contribuir a un uso más extendido del arbitraje para el arreglo de las controversias surgidas en el comercio internacional.

31. Francia objetó la protesta alegando que la CNUDMI no parecía ser el órgano más idóneo para la consecución de un uso más equilibrado de los medios de arbitraje. La cooperación entre los centros de arbitraje debía ser tarea básica de los propios centros de arbitraje y debía ser fomentada por ellos. La CNUDMI podía recomendar a estos centros que recordaran y aplicaran la resolución incorporada en el acta final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre arbitraje comercial internacional de 1958[3] y la resolu-

[3] La resolución dice lo siguiente:

"*La Conferencia,*

"*Convencida* de que además de la Convención sobre el Reconocimiento y Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras que se acaba de concertar, y que contribuirá a acrecentar la eficacia del arbitraje como medio de resolver las controversias de derecho privado, deberían adoptarse en esta materia medidas complementarias,

"*Habiendo examinado* el importante estudio analítico del Secretario General sobre las medidas que podrían adoptarse para hacer más eficaz el arbitraje en la solución de las controversias del derecho privado (documento E/CONF.26/6),

"*Habiendo prestado particular atención* a las sugestiones que se hacen en dicho documento acerca de la manera en que las organizaciones gubernamentales y privadas interesadas pueden contribuir en la práctica a hacer más eficaz el arbitraje,

"*Expresa las opiniones siguientes* respecto a las cuestiones principales a que se refiere la nota del Secretario General:

"1. Considera que una mayor difusión de la información sobre las leyes relativas al arbitraje, así como sobre las prácticas y medios de arbitraje, contribuiría considerablemente al desarrollo del arbitraje comercial; reconoce la labor realizada en esta materia por las organizaciones interesadas y expresa el deseo de que dichas organizaciones prosigan las actividades a este respecto que todavía no hayan llevado a su término, prestando especial atención a la coordinación de sus respectivos trabajos;

"2. Reconoce que es recomendable fomentar, cuando sea necesario, la creación de neuvos medios de arbitraje y la mejora de los medios existentes, en particular en ciertas zonas geográficas y en ciertas ramas de la actividad mercantil; y cree que las organizaciones interesadas gubernamentales y de otro carácter, que se ocupan de las cuestiones de arbitraje, pueden hacer una obra útil en esta materia, cuidando de evitar la duplicación de esfuerzos y de dedicarse sobre todo a las medidas de más utilidad práctica para las regiones y ramas de la actividad mercantil interesadas;

"3. Reconoce el valor de la asistencia técnica para crear y perfeccionar leyes e instituciones de arbitraje eficaces; y sugiere que los gobiernos y organizaciones interesadas, en la medida de sus posibilidades, presten dicha asistencia a quienes la pidan;

"4. Reconoce que los grupos de estudio, seminarios o grupos de trabajo regionales pueden dar buenos resultados cuando las circunstancias sean apropiadas; cree que debe considerarse la conveniencia de recomendar a las comisiones regionales competentes de las Naciones Unidas y otros organismos que organicien tales reuniones; pero estima igualmente importante que en esa labor se evite cuidadosamente la duplicación de actividades y se asegure la mayor economía de esfuerzos y recursos;

"5. Considera que una mayor uniformidad en las leyes nacionales relativas al arbitraje haría más eficaz el arbitraje como medio de solución de las controversias de derecho privado; toma nota de la labor realizada en esta materia por diversas organizaciones y sugiere que, para completar la labor de estas entidades se preste la debida atención a la definición de las materias que se prestan a disposiciones de arbitraje modelo y a otras medidas oportunas para fomentar el desarrollo de esa legislación;

"*Expresa el deseo* de que las Naciones Unidas, por medio de sus órganos competentes, adopten las disposiciones que consideren oportunas para fomentar el estudio ulterior de las medidas que podrían adoptarse para acrecentar la eficacia del arbitraje como medio de resolver los litigios de derecho privado, utilizando con este último fin los servicios de los órganos regionales y de las organizaciones no gubernamentales existentes, así como de todas las demás instituciones que puedan crearse en el porvenir;

"*Sugiere* que al tomar estas medidas se cuide de asegurar la oportuna coordinación de esfuerzos y de evitar duplicaciones, y se tengan debidamente en cuenta las consideraciones de orden presupuestario;

"*Pide* al Secretario General que comunique esta resolución a los órganos correspondientes de las Naciones Unidas."

ción del Consejo Económico y Social mencionada en el párrafo 20 *supra*.

32. *Pregunta 9*): *Si la respuesta a la pregunta 8) es afirmativa, ¿constituye el fomento de la cooperación entre las organizaciones de arbitraje un medio apropiado para promover un uso más equilibrado de los servicios de arbitraje?*

33. Con la excepción de Francia, cuya respuesta se menciona en el párr. 31 *supra*, todos los países respondieron afirmativamente a esta pregunta. Hungría señaló que la cooperación entre los centros de arbitraje podría fomentarse organizando el intercambio de información y de experiencia.

34. *Pregunta 10*): *¿Existe algún centro de arbitraje u otra organización que se ocupe del arbitraje comercial internacional en el país o la región del informante, cuya cooperación sería útil para el fin mencionado? El caso afirmativo, ¿cuál es esa organización?*

35. Se dieron las siguientes respuestas:

Australia:

Centro CEPALO de Arbitraje Comercial Internacional

Bélgica:

Centre belge pour l'étude de la pratique de l'arbitrage national et international (CEPANI)

Francia:

Cámara de Comercio Internacional

Hungría:

Presidium del Tribunal de Arbitraje constituido en la Cámara de Comercio de Hungría

Japón:

Asociación de Arbitraje Comercial del Japón

Polonia:

Cámara de Comercio Exterior de Polonia

Rumania:

Cámara de Comercio de Rumania

URSS:

Cámara de Comercio e Industria de la URSS

36. *Pregunta 11*): *Si no existiera una organización de esa naturaleza, ¿sería útil crearla? Si ése fuera el caso, ¿debería esa organización establecerse a nivel nacional o regional?*

37. Egipto declaró que no existía ningún centro de arbitraje que se ocupase del arbitraje comercial internacional en ese país.

38. *Pregunta 12*): *¿Qué tipo de asistencia podría brindar la CNUDMI a los gobiernos interesados para crear nuevos centros de arbitraje o reforzar los existentes si fuera necesario?*

39. Australia sugirió que quizá fuera posible que la CNUDMI asistiera brindando asesoramiento sobre la preparación de un modelo, así como sobre las operaciones, los procedimientos y la experiencia anterior de centros análogos de otros países. Francia expresó la opinión de que, aparte del importante papel que las comisiones económicas tenían que desempeñar en esta esfera, las Naciones Unidas debían prestar asistencia técnica y material a los países interesados y fomentar esa labor distribuyendo documentación, organizando seminarios para árbitros y creando becas en los principales centros de arbitraje. Señaló asimismo que la Cámara de Comercio Internacional también podía asistir a los países interesados estableciendo un mayor número de comités nacionales y proporcionando la ayuda de su secretaría internacional. Bélgica y Rumania también sugirieron que las Naciones Unidas prestasen asistencia técnica. Rumania sugirió además que la Comisión y, en términos más generales, las Naciones Unidas, quizá pudieran recomendar a los gobiernos que fomentasen una cooperación regular y sistemática entre los centros de arbitraje existentes, así como el establecimiento de nuevos centros de arbitraje en los países en que no existiesen.

Creación de una organización internacional de arbitraje comercial

40. *Propuesta E:*

La CNUDMI debería propiciar y patrocinar la creación de una Organización Internacional de Arbitraje Comercial por organizaciones no gubernamentales. El principal fin de esa Organización sería promover, a escala universal, la cooperación entre las organizaciones que se ocupan del arbitraje comercial internacional; entre sus trabajos figuraría el de asegurar de manera permanente esa cooperación; crear un centro de documentación e información; publicar una revista internacional; preparar proyectos de leyes relativas al arbitraje comercial internacional y presentarlos a la CNUDMI; organizar congresos y simposios y uniformar las normas de procedimientos de los centros permanentes de arbitraje. La organización no tendría poderes ejecutivos sobre las organizaciones miembros y no interferiría en la cooperación bilateral o multilateral en el plano regional.

41. *Pregunta 13*): *¿Debería la CNUDMI adoptar alguna medida para fomentar la cooperación entre las organizaciones de arbitraje?*

42. Australia, Bélgica, Egipto, Hungría, Japón, Polonia y Rumania respondieron afirmativamente a esta pregunta. Francia opinó que la Comisión debía limitarse a fomentar la cooperación entre las organizaciones de arbitraje. La URSS estimó que, en principio, la propuesta de estudiar distintos métodos para fomentar la cooperación entre las organizaciones de arbitraje era digna de consideración.

43. *Pregunta 14*): *Si la respuesta a la pregunta 13) es afirmativa, ¿sería el establecimiento de una Organización Internacional de Arbitraje Comercial por parte de organizaciones no gubernamentales un medio apropiado para alcanzar ese objetivo?*

44. Egipto, Hungría, Rumania y Túnez respondieron afirmativemente a esta pregunta. Australia también estuvo de acuerdo, en principio, con la idea de establecer una Organización Internacional de Arbitraje Comercial, con la salvedad de que antes de adoptar una posición definitiva tendría que examinar la cuestión de la financiación de la Organización y la de si la Organización debía ser una entidad gubernamental, no gubernamental, o una combinación de ambas cosas.

45. Polonia opinó que debía estimularse a las organizaciones interesadas a establecer una Organiza-

ción Internacional de Arbitraje Comercial. La URSS señaló que en el cuarto Congreso Internacional de Arbitraje, celebrado en Moscú en octubre de 1972, se había creado un Comité Internacional Organizador para que se ocupase de los preparativos para el Quinto Congreso; se encargó a este Comité que preparase, entre otras cosas, un informe sobre las formas más eficaces de cooperación entre las organizaciones de arbitraje y otras organizaciones interesadas en arbitraje en lo relacionado con el intercambio de información y de conocimientos sobre el desarrollo del arbitraje comercial internacional[4].

46. Bélgica se opuso al establecimiento de una Organización Internacional de Arbitraje Comercial. Francia opinó que la Comisión no debía promover ni auspiciar directamente la creación de una organización mundial. Sin embargo, si llegara a crearse tal organización internacional, debía ser una organización no gubernamental análoga a aquellas que la establecieran y que pasaran a ser partes de la misma.

47. *Pregunta 15*): *Si la respuesta a la pregunta 14) es afirmativa, ¿debería esa Organización desempeñar las funciones indicadas en la propuesta E, o algún otro tipo de funciones?*

48. Egipto, Hungría, Polonia y Túnez estuvieron de acuerdo con que las funciones de la Organización Internacional fueran las sugeridas por el Relator Especial en la propuesta E, según consta en el párr. 40 *supra*. Rumania opinó que la Organización debía limitarse a desempeñar las funciones mencionadas más arriba sólo en la primeras etapas de su labor; más adelante debía desempeñar las que le encomendasen las organizaciones no gubernamentales participantes a la luz de la experiencia que hubieran adquirido en el intervalo. Según las observaciones formuladas por Australia, las funciones sugeridas por el Relator Especial parecían ser las apropiadas, pero debían ser objeto de más estudio. Según Francia, quizá se pudiera encomendar a esa Organización Internacional que hiciera las veces de centro permanente de documentación e información.

49. *Pregunta 16*): *Si el establecimiento de una Organización Internacional no parece ser el medio más apropiado para promover la cooperación entre los centros de arbitraje, ¿debería considerarse algún otro medio o posibilidad?*

50. Bélgica sugirió que los congresos de arbitraje (véanse las observaciones de la URSS en el párr. 45 más arriba) se celebrasen bajo los auspicios de la CNUDMI y que las decisiones de esos Congresos se sometieran a la consideración de la Comisión. Francia señaló que los problemas que el Relator Especial había destacado en su informe parecían ser resultado de las disparidades y deficiencias que existían en ciertas regiones en materia de arbitraje comercial. En opinión de Francia, la mejor manera de estudiar esas disparidades y deficiencias sería al nivel de las comisiones económicas regionales y otras organizaciones regionales. Rumania sugirió que la propia CNUDMI estudiase la posibilidad de desempeñar algunas de las funciones asignadas a la Organización Internacional.

Publicación de laudos arbitrales

51. *Propuesta F:*

Las Naciones Unidas deberían publicar un repertorio de los laudos arbitrales más significativos para el comercio internacional.

52. *Pregunta 17*): *¿Deberían las Naciones Unidas publicar sentencias arbitrales relativas al comercio internacional?*

53. Egipto, Hungría, Polonia, Rumania y Túnez, respondieron afirmativamente a esta pregunta. Francia opinó que sería conveniente que las Naciones Unidas o la proyectada organización mundial publicasen sentencias arbitrales. Bélgica y Japón convinieron también en que las Naciones Unidas publicasen las sentencias arbitrales dictadas en materia de comercio internacional sólo en los casos en que las partes interesadas no se opusieran a ello. La URSS sugirió que la cuestión de la publicación de las sentencias arbitrales se estudiase a la luz de las respuestas a las preguntas formuladas en los párrs. 29, 30, 33 y 34 *supra*. Australia señaló que sólo podría expresar su opinión definitiva al respecto una vez se hubieran resuelto los siguientes problemas: *a*) quién costearía la publicación, y *b*) cómo obtendrían las Naciones Unidas las sentencias arbitrales.

54. *Pregunta 18*): *Si la respuesta a la pregunta 17) es afirmativa, ¿podría el Gobierno del país del informante proporcionar, o disponer lo necesario para facilitar a las Naciones Unidas los textos de las sentencias emitidas en su país?*

55. Bélgica accedió a proporcionar las sentencias dictadas por conducto del CEPANI (*Centre belge pour l'étude de la pratique de l'arbitrage national e international*). Francia declaró que sólo podría proporcionar los textos de los fallos de los tribunales franceses en los casos de apelación contra sentencias arbitrales, así como los de las sentencias arbitrales que los tribunales arbitrales institucionalizados estuvieran dispuestos a facilitar. Hungría declaró que el Tribunal de Arbitraje constituido en la Cámara de Comercio de Hungría estaba dispuesto a proporcionar a las Naciones Unidas una reseña de las sentencias publicables. Rumania estuvo de acuerdo con que las sentencias arbitrales se transmitiesen a las Naciones Unidas.

Preguntas relacionadas con otras actividades de la CNUDMI en la esfera del arbitraje comercial internacional

56. *Pregunta 19*): *¿Cabría mencionar otras medidas, no previstas en las propuestas del Relator Especial, que la CNUDMI debería adoptar para promover la unificación y la armonización del derecho sobre el arbitraje comercial internacional?*

Pregunta 20): *¿Qué otras sugerencias y observaciones formularía el Gobierno de Su Excelencia acerca de la unificación y armonización del derecho en esta esfera?*

57. Bélgica opinó que las Naciones Unidas deberían adoptar todas las medidas pertinentes para promover y facilitar el arbitraje internacional, pero no elaborar nuevos instrumentos internacionales. Francia

[4] Cabe señalar a este respecto que la secretaría del Congreso hizo distribuir, con el acuerdo de la secretaría de la CNUDMI, el informe del Relator Especial entre los participantes en dicho Congreso. El Relator Especial presentó el informe al Congreso.

opinó también que existían ya suficientes instrumentos internacionales sobre la materia y que, por lo tanto, no sería aconsejable, al menos por el momento, proponer la elaboración de otros de la misma índole. Además, Francia opinó que la institucionalización del arbitraje había modificado el carácter contractual original del arbitraje y la libre elección de árbitros; por lo tanto, había que ver si no sería más apropiado que la CNUDMI estimulara el recurso a los tribunales nacionales y propiciara su intervención en el arreglo de las controversias comerciales internacionales. Rumania sugirió que se estudiase la viabilidad y la conveniencia de ampliar el alcance geográfico de la Convención europea sobre arbitraje comercial internacional de 1961.

II. Otros trabajos

58. Como puede verse en la parte I de este informe, todas las propuestas del Relator Especial fueron apoyadas por la mayoría de los Estados que respondieron al cuestionario mencionado en el párrafo 4 *supra*. Sin embargo, quizá la Comisión desee examinar si el intento de aplicar simultáneamente todas las propuestas del Relator Especial requeriría una labor de índole preparatoria y de fondo de la Comisión y su secretaría que no podría llevarse a cabo en vista de los otros temas prioritarios del programa de trabajo de la Comisión. Por consiguiente, quizá la Comisión desee examinar qué propuestas se llevarán ahora a la práctica.

59. Una de las propuestas del Relator Especial que podría tener a bien examinar la Comisión en esta etapa es la promoción de la Convención de las Naciones Unidas de 1958 sobre el reconocimiento y la ejecución de las sentencias arbitrales extranjeras (propuesta A). Se recordará (párr. 10, *supra*) que esta propuesta recibió el apoyo de todos los Estados que respondieron al cuestionario.

60. A este respecto, la Comisión bien puede desear recordar que conforme a la decisión que adoptó durante su primer período de sesiones[5] el Secretario General, mediante una nota verbal dirigida a los Estados Miembros de las Naciones Unidas, señaló a la atención de éstos la Convención de las Naciones Unidas de 1958 y los invitó a considerar la posibilidad de adherirse a ella. En consecuencia, una recomendación del Secretario General de adherirse a la Convención, como sugerían algunos Estados, sólo sería una repetición de esta medida previa. En vista de la repercusión favorable que una mayor aceptación de la Convención de 1958 podría tener en la unificación del derecho del arbitraje comercial internacional, quizá la Comisión desee sugerir a la Asamblea General que apruebe una resolución durante su próximo período de sesiones, por la que recomiende a los Estados que todavía no hayan ratificado la Convención de las Naciones Unidas de 1958 ni se hayan adherido a ella, que lo hagan.

61. El Relator Especial también propuso la promoción de la Convención Europea de 1961 sobre arbitraje comercial internacional (propuesta B). Esta propuesta (párr. 13, *supra*) fue apoyada en todas las respuestas de Estados pertenecientes a la región. Cabe dudar de que el procedimiento sugerido respecto de la Convención de las Naciones Unidas de 1958 sea igualmente apropiado para promover la aceptación de la Convención Europea de 1961. Esta Convención se redactó bajo los auspicios de la Comisión Económica para Europa; los países que pueden adherirse a ella son los miembros de la Comisión Económica, y los Estados reconocidos como entidades consultivas ante la Comisión o que pueden participar en algunas de sus actividades.

62. Por consiguiente, parecería más apropiado invitar a la Comisión Económica para Europa a que recomendase a los Estados que puedan hacerse parte en la Convención Europea de 1961 sobre el arbitraje comercial internacional que así lo hagan, ratificándola o adhiriéndose a ella, o que tomen cualesquiera otras medidas apropiadas encaminadas a lograr este objetivo.

63. El Relator Especial, en la propuesta C (párr. 18 *supra*) sugirió que la Comisión crease un grupo de estudio (o grupo de trabajo) que examinase la conveniencia de elaborar un reglamento tipo de arbitraje que los centros de arbitraje incorporarían a su reglamento. El Secretario General, en su cuestionario, invitó a los miembros de la Comisión a formular observaciones sobre la posibilidad de incluir la elaboración de dicho reglamento en el programa de trabajo de la Comisión. Como se informa en el párrafo 20 *supra*, todos los países, excepto dos, aceptaron esa propuesta; un país apoyó la propuesta del Relator Especial de que se examinase la conveniencia de dicho reglamento, mientras que el otro sugirió que la tarea de elaborar un reglamento tipo debía confiarse a las comisiones económicas regionales.

64. Debe mencionarse a este respecto que hay dos reglamentos tipo de arbitraje redactados por comisiones económicas regionales: el Reglamento Europeo de Arbitraje preparado por la Comisión Económica para Europa en 1966 y el Reglamento de la CEPALO preparado por la Comisión Económica para Asia y el Lejano Oriente en 1966. Ninguno de estos reglamentos tipo estaba destinado a reemplazar los reglamentos de los centros de arbitraje existentes, ni a ser incorporado a ellos; en cambio, se redactaron para su empleo en casos especiales de arbitraje, si las partes así lo decidían[6].

65. En vista de la experiencia obtenida respecto de los reglamentos regionales tipo mencionados *supra*, quizá la Comisión desee examinar si la elaboración de un reglamento tipo para su empleo universal en arbitraje especial no sería el método más apropiado para llevar a la práctica la propuesta C.1. del Relator Especial. Parecería que dicho reglamento pudiese utilizarse inmediatamente, si las partes así lo deciden, en un arbitraje especial. Además, dicho reglamento tipo para el arbitraje especial podría demostrar su utilidad si se decidiera en una etapa posterior conceder mayor atención a la armonización de las normas de los centros

[5] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo tercer período de sesiones, Suplemento No. 16* (A/7216), párr. 33, Anuario de la CNUDMI, vol. I: 1968-1970, segunda parte, I, A.

[6] Cabe observar que los acuerdos comerciales entre los Estados Unidos de América y la Unión Soviética y los Estados Unidos de América y Polonia (1972) disponen que las controversias entre las partes en un contrato deben resolverse mediante arbitraje sobre la base del Reglamento Europeo.

de arbitraje existentes. Así, dicho reglamento tipo podría, aun antes de su aceptación por los centros de arbitraje existentes, contribuir a la unificación del arbitraje comercial, no sólo en las regiones en que ya existen reglamentos tipo de arbitraje y centros de arbitraje adecuados sino también en otros países y regiones y en el comercio interregional.

66. En caso de que la Comisión acepte las consideraciones que figuran en al párrafo 65 *supra,* quizá desee solicitar del Secretario General, en consulta con las Comisiones Económicas de las Naciones Unidas y los centros existentes de arbitraje internacional, y habida cuenta de los Reglamentos de Arbitraje Europeo y de la CEPALO, que elabore un proyecto de reglamento tipo de arbitraje para su uso facultativo en el comercio internacional. Terminado dicho proyecto, quizá la Comisión desee considerar la creación de un grupo de trabajo sobre el arbitraje comercial internacional para examinar el proyecto y formular recomendaciones a la Comisión.

67. La preparación de un reglamento tipo para su empleo universal, como se sugiere en los párrafos 65 y 66 *supra,* también puede contribuir a la puesta en práctica de la ulterior propuesta del Relator Especial de que la Comisión promueva el uso equilibrado de los medios de arbitraje existentes tanto en los países desarrollados como en los países en desarrollo y en el comercio entre países que tienen diferentes sistemas económicos (véase la propuesta D en el párr. 28 *supra*). Dicho reglamento tipo, como los Reglamentos Europeo y de la CEPALO, incluiría, presumiblemente, disposiciones (a falta de acuerdo entre las partes) sobre el lugar donde se realizará el arbitraje y la designación de árbitros habida cuenta del recurso a las autoridades de designación existentes y los centros internacionales de arbitraje dedicados a las controversias que surgen en el comercio internacional. Cabe esperar que el recurso a dicho reglamento preparado para su empleo universal determine una utilización más equilibrada de árbitros provenientes de las diversas regiones del mundo y pueda contribuir a un empleo más equilibrado de los medios existentes de arbitraje.

68. En vista de las consideraciones que figuran en el párrafo 58 *supra,* quizá la Comisión desee examinar en un período de sesiones posterior a la labor ulterior que debe emprender en esta esfera.

2. *Lista de documentos pertinentes que no aparecen reproducidos en el presente volumen*

Título o descripción	*Signatura del documento*
Arbitraje comercial internacional: propuesta del Grupo de Redacción	A/CN.9/VI/CRP.2

IV. REGLAMENTACION INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE MARITIMO

I. *Informe del Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo acerca de la labor realizada en su cuarto período (extraordinario) de sesiones (Ginebra, 25 de septiembre a 6 de octubre de 1972) (A/CN.9/74)**

INDICE

	Párrafos
INTRODUCCIÓN	1–9
I. NORMAS BÁSICAS QUE RIGEN LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR	10–37
A. Introducción	10–13
B. Normas afirmativas unificadas relativas a la responsabilidad del porteador	14–22
C. El "catálogo de excepciones"	23–25
D. Norma unificada sobre la carga de la prueba	26–27
E. Grupo de Redacción	28
F. Examen del informe del Grupo de Redacción	29–37
II. CLÁUSULAS DE ARBITRAJE	38–52
A. Introducción	38–40
B. Examen del tema de las cláusulas de arbitraje en el cuarto período de sesiones	41–46
C. Grupo de Redacción	47
D. Examen del informe del Grupo de Redacción	48–52
III. LABOR FUTURA	53–58

INTRODUCCIÓN

1. El Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo fue creado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI), en su segundo período de sesiones celebrado en marzo de 1969. El Grupo de Trabajo fue ampliado por la Comisión en su cuarto período de sesiones y se compone actualmente de los 21 miembros de la Comisión que se nombran a continuación: Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Chile, Egipto, España, Estados Unidos de América, Francia, Ghana, Hungría, India, Japón, Nigeria, Noruega, Polonia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Unida de Tanzania, Singapur, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y Zaire.

2. En su tercer período de sesiones (31 de enero a 11 de febrero de 1972), el Grupo de Trabajo examinó los siguientes temas: I. Período durante el cual el porteador es responsable (antes y durante la carga, durante la descarga y después de ésta); II. Responsabilidad por cargas sobre cubierta y animales vivos; III. Cláusulas de los conocimientos de embarque por las que se limita a un foro determinado la jurisdicción por reclamaciones; IV. Planteamientos de los decisiones básicas en la política de distribución de los riesgos entre el propietario de la carga y el porteador[1]. En la clausura del tercer período de sesiones, el Grupo de Trabajo observó que no había podido adoptar una decisión definitiva sobre algunas de las cuestiones sometidas a su consideración en dicho período de sesiones, y que convendría celebrar un período extraordinario de sesiones para completar la labor sobre esas cuestiones, dándose prioridad a la cuestión básica de la responsabilidad del porteador[2]. La CNUDMI, en su quinto período de sesiones (10 de abril a 5 de mayo de 1972), pidió al Secretario General que convocara un período extraordinario de sesiones del Grupo de Trabajo de dos semanas de duración en Ginebra, que se celebraría, de ser posible, en el otoño de 1972, para terminar su labor en aquellas materias cuyo examen había quedado inconcluso en su tercer período de sesiones[3].

* 12 de octubre de 1972.

[1] Informe del Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo sobre la labor realizada en su tercer período de sesiones, celebrado en Ginebra del 31 de enero al 11 de febrero de 1972 (A/CN.9/63, Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV) (citado aquí como Grupo de Trabajo, informe sobre su tercer período de sesiones).

[2] Grupo de Trabajo, informe sobre su tercer período de sesiones, párr. 72.

[3] Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones (1972), *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo séptimo período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8717), párr. 51, Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, primera parte, II, A.

3. Por lo tanto, el Grupo de Trabajo celebró su cuarto período (extraordinario) de sesiones en Ginebra, del 25 de septiembre al 6 de octubre de 1972.

4. Estuvieron representados en el período de sesiones 20 miembros del Grupo de Trabajo[4]. También asistieron al período de sesiones observadores designados por México y por las siguientes organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT), Cámara de Comercio Internacional, Cámara Naviera Internacional, Unión Internacional de Seguros de Transporte y Comité Marítimo Internacional.

5. El Grupo de Trabajo eligió por aclamación a los siguientes miembros de su Mesa:

Presidente: Sr. José Domingo Ray (Argentina).
Vicepresidente: Sr. Stanislaw Suchorzewski (Polonia).
Relator: Sr. Mohsen Chafik (Egipto).

6. El Grupo de Trabajo tuvo a la vista los siguientes documentos:

a) Programa provisional y anotaciones (A/CN.9/WG.III/WP.8);

b) Planteamientos de las decisiones básicas en la política de distribución de los riesgos entre el propietario de la carga y el porteador. Documento de Trabajo de la Secretaría (A/CN.9/WG.III/WP.6);

c) Cláusulas de arbitraje. Documento de trabajo preparado por la Secretaría (A/CN.9/WG.III/WP.7);

d) Reglamentación internacional del transporte marítimo. Informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su tercer período de sesiones (31 de enero a 11 de febrero de 1972) (A/CN.9/63)*;

e) Responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga; conocimientos de embarque. Informe del Secretario General (A/CN.9/63/Add.1)**;

f) Respuestas al cuestionario sobre conocimientos de embarque y estudios presentados por los gobiernos para su examen por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/WG.III/WP.4/Add.1/Vols. I a III).

7. El Grupo de Trabajo aprobó el programa siguiente:

1. Apertura del período de sesiones.
2. Elección de la Mesa.
3. Aprobación del programa.
4. Examen de los temas de fondo elegidos por el Grupo de Trabajo en su tercer período de sesiones para tratarlos en el período extraordinario de sesiones.
5. Labor futura.
6. Aprobación del informe.

8. El Grupo de Trabajo utilizó como documentos de trabajo los siguientes documentos, que figuran como anexos a este informe:

Anexo I. Planteamientos de las decisiones básicas en la política de distribución de los riesgos entre el propietario de la carga y el porteador. Documento de trabajo preparado por la Secretaría (A/CN.9/WG.III/WP.6)***; y

Anexo II. Cláusulas de arbitraje. Documento de trabajo preparado por la Secretaría (A/CN.9/WG.III/WP.7)****.

9. El Grupo de Trabajo adoptó decisiones sobre las cuestiones siguientes: I. Normas básicas que regulan la responsabilidad del porteador; II. Cláusulas de arbitraje; y III. Labor futura.

I. Normas básicas que rigen la responsabilidad del porteador

A. *Introducción*

10. En la resolución de la CNUDMI, por la que se determinaban los temas que había de examinar el Grupo de Trabajo, se llegó a la conclusión de que el examen de las reglas y prácticas relativas a los conocimientos de embarque debería:

> "ir encaminado principalmente a la eliminación de las incertidumbres y ambigüedades que existen y a establecer una distribución equilibrada de los riesgos entre el propietario de la carga y el porteador, con disposiciones adecuadas sobre la carga de la prueba; en especial, debería considerarse la revisión y ampliación de los siguientes sectores, entre otros: . . .
>
> "*b*) El sistema de obligaciones y responsabilidades y de derechos e inmunidades recogido en los artículos III y IV del Convenio, modificado por el Protocolo, y su interacción, incluida la eliminación o modificación de ciertas excepciones a la responsabilidad del porteador;
>
> "*c*) Carta de la prueba . . ."[5].

11. En el programa de trabajo establecido por ese Grupo de Trabajo, se pidió al Secretario General que preparase un informe en el que figurara un análisis de "diversos criterios posibles para abordar las decisiones básicas de políticas con miras al logro de los objetivos. . . haciendo referencia especial al establecimiento de una distribución equilibrada de los riesgos entre el

[4] Todos los miembros del Grupo de Trabajo estuvieron representados en el período de sesiones, con excepción del Zaire.

* Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV.

** *Ibid.*, anexo.

*** Reproducido en el presente volumen, segunda parte, IV, 2, *infra*.

**** Reproducido en el presente volumen, segunda parte, IV, 3, *infra*.

[5] Informe de la Comisión de los Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su cuarto período de sesiones (1971) (citado aquí en adelante como CNUDMI, informe sobre su cuarto período de sesiones (1971)), *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo sexto período de sesiones, Suplemento No. 18* (A/8417), párr. 19. Anuario de la CNUDMI, vol. II: 1971, primera parte, II, A. En la resolución de la CNUDMI, al delimitarse la esfera de trabajo, se citó la resolución aprobada en 1970 por el Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo; el "convenio" mencionado en la resolución es el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento (Sociedad de las Naciones, *Treaty Series*, vol. CXX, pág. 157, No. 2764, reproducido en el *Registro de textos de convenciones y otros instrumentos relativos al derecho mercantil internacional*, vol. II, cap. II; 1 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta S.73.V.3)), a menudo citado como Convenio de Bruselas de 1924. Las disposiciones de fondo se citan con frecuencia como Reglas de La Haya.

propietario de la carga y el porteador. . ."[6] El examen requerido de ese modo se hizo en el informe del Secretario General que el Grupo de Trabajo discutió en su tercer período de sesiones[7].

12. El Grupo de Trabajo examinó en su tercer período de sesiones diversos criterios posibles para la consecución de los objetivos enunciados en la resolución de la CNUDMI (párr. 10 *supra*). Los debates sobre las distintas posibilidades se resumen en el informe del período de sesiones[8]. El informe terminaba diciendo:

"70. En conclusión, la mayoría de los representantes opinaron que la labor futura debía llevarse adelante con arreglo a las siguientes directrices:

"*a*) Mantenimiento del principio de la Reglas de La Haya de que la responsabilidad del porteador debía basarse en la culpa;

"*b*) Simplificación y refuerzo del mencionado principio mediante (por ejemplo) la supresión o modificación de las excepciones que exoneraban al porteador de responsabilidad por negligencia o culpa de sus empleados o agentes (véase artículo IV, párrafo 2 *a*) y *b*));

"*c*) Simplificación y unificación de las normas sobre la carga de la prueba; con este fin, debía examinarse detenidamente la propuesta formulada en el párrafo 269 del informe del Secretario General.

"71. Se hizo constar que muchos representantes tenían reservas o dudas en relación con algunos de los principios anteriores y que otros representantes estimaban que se precisaba más información antes de poder adoptar decisiones definitivas. En consecuencia, se acordó que el asunto debía ser objeto de un estudio más a fondo."

13. Por lo tanto, en el actual período de sesiones del Grupo de Trabajo se dio prioridad al estudio más detenido de ese tema. El documento de trabajo preparado por la Secretaría para facilitar ese examen[9] proponía, en sus variantes, textos basados en la estructura del Convenio de Bruselas de 1924 (Reglas de La Haya) y en el criterio adoptado en las convenciones que rigen el transporte internacional de mercancías por aire, ferrocarril y carretera[10].

B. *Normas afirmativas unificadas relativas a la responsabilidad del porteador*

14. El Grupo de Trabajo comparó el criterio del Convenio de Bruselas de 1924 (Reglas de La Haya) con el de otras convenciones que rigen el transporte internacional de mercancías en lo que atañe a la responsabilidad del porteador.

15. En el documento de trabajo preparado por la Secretaría[11], se observó que el Convenio de Bruselas se ocupaba concretamente de diversos aspectos de los deberes del porteador. Por ejemplo, en el párrafo 1) del artículo 3 se dice que el porteador ejercerá una diligencia razonable para: *a*) poner el buque en estado de navegar; *b*) armar, equipar, y aprovisionar el buque convenientemente; y *c*) preparar y poner en buen estado ciertas partes especificadas del buque en que se carguen las mercancías, para su recepción, transporte y conservación. Esas obligaciones, previstas en el párrafo 1 del artículo 3, rigen "*antes y al comienzo* del viaje". Como consecuencia, se ha sostenido que la responsabilidad del porteador con arreglo a esa disposición (por ejemplo, en lo que se refiere a la navegabilidad del buque) no se extiende a todo el viaje. En el párrafo 2 del artículo 3 se establece una regla más general, la de que el porteador procederá de manera apropiada y cuidadosa a la carga y la conservación de las mercancías, así como a la realización de otras operaciones relacionadas con ellas, pero a esa obligación pueden oponerse diversas excepciones contenidas en el artículo 4. Por ejemplo, en el párrafo 2 *a*) del artículo 4 se exonera de responsabilidad al porteador por la negligencia o culpa del capitán y otros agentes y empleados del porteador "en la navegación o en la administración del buque"; en el párrafo 2 *b*) del artículo 4 se exonera de responsabilidad al porteador por la culpa de algunos de sus agentes o empleados en el caso de pérdida o daño de las mercancías, resultantes de incendio[12].

16. Algunos representantes observaron que, en contraste con el Convenio de Bruselas, otros convenios que regulan el transporte internacional de mercancías determinan la responsabilidad del porteador de un modo más afirmativo y unificado. Con respecto a la disposición del párrafo 1 del artículo 3, se observó que la obligación del porteador referente a la navegabilidad del buque debería extenderse a todo el viaje.

17. Algunos miembros del Grupo de Trabajo expresaron la opinión de que los cambios de estructura y enfoque del Convenio de Bruselas deberían hacerse con cautela. Esas normas habían sido objeto de una amplia aplicación e interpretación, que no deberían descartarse.

18. Algunos miembros sugirieron también que las mencionadas excepciones del párrafo 2 *a*) y *b*) del

---

[6] Este programa de trabajo fue aprobado por la Comisión en su cuarto período de sesiones. CNUDMI, informe sobre su cuarto período de sesiones (1971), párr. 22, Anuario de la CNUDMI, vol. II: 1971, primera parte, II, A.

[7] Informe del Secretario General sobre la "Responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque" A/CN.9/63/Add.1 (citado aquí en adelante como Informe del Secretario General). Las tres primeras partes del informe del Secretario General estaban dedicadas a los tres primeros temas examinados por el Grupo de Trabajo en su tercer período de sesiones, mencionados en el párrafo 2 *supra*. La parte cuarta, "Planteamientos de las deciones básicas en la política de distribución de los riesgos entre el propietario de la carga y el porteador", figura en los párrafos 150 a 269 del informe (A/CN.9/63/Add.1, Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV, anexo.

[8] Grupo de Trabajo, informe sobre su tercer período de sesiones (A/CN.9/63) párrs. 57 a 70, Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV.

[9] El documento de trabajo (A/CN.9/WG.III(IV)WP.6) figura como anexo I de este informe y se reproduce en el presente volumen, segunda parte, IV, 2 *infra*.

[10] La Convención para la unificación de determinadas reglas relativas al transporte aéreo internacional (Convención de Varsovia); el Convenio Internacional relativo al transporte de mercancías por ferrocarril (Convenio CIM); y la Convención sobre el contrato de transporte internacional de mercaderías por carretera (Convención CMR). En los párrafos 215 a 235 del informe del Secretario General se examinaban las disposiciones pertinentes de estas convenciones.

[11] A/CN.9/WG.III/WP/6, párrs. 6 a 11.

[12] La exoneración de responsabilidad en el caso de determinados agentes o empleados se desprende de la frase que figura en el párrafo 2 *b*) del artículo 4: "por el hecho *real* o *a sabiendas* del porteador". Véanse los párrafos 163 a 166 del informe del Secretario General y el párrafo 8 del documento de trabajo (A/CN.9/WG.III(IV)/WP.6).

artículo 4 estaban justificadas, al menos en parte. La excepción contenida en el párrafo 2 *a*) del artículo 4, relativa a la culpa de los agentes o empleados del porteador en la "navegación . . . del buque" era apropiada, habida cuenta de los problemas especiales del transporte marítimo y de las pérdidas catastróficas que podrían resultar de un abordaje en el mar. Algunos de esos representantes observaron, sin embargo, que no eran partidarios de que se conservara la excepción contenida en el párrafo 2 *a*) del artículo 4, relativa a la responsabilidad por culpa de la "administración del buque", porque esa excepción había dado lugar a ambigüedades y divergencias en relación con la obligación del porteador de cuidar debidamente de la carga. No obstante, se afirmó que en todo caso debería conservarse la excepción relativa a la culpa en materia de navegación[13]. En apoyo de esta opinión, se afirmó que la responsabilidad jurídica por los actos de los agentes del porteador se basaba en la culpa en la elección del agente. Sin embargo, los porteadores marítimos no podían elegir libremente al personal de navegación y, durante el viaje, el porteador no controlaba las maniobras náuticas realizadas por el capitán, el práctico y la tripulación. Se observó también que la situación jurídica en cuanto a la culpa en materia de navegación era precisa y clara en el convenio de Bruselas. Por otra parte, atribuir al porteador la responsabilidad por culpa en casos de abordaje, naufragio, encalladura o hundimiento, daría lugar a litigios prolongados y onerosos. Como de todos modos el cargador tendría que estar protegido por el seguro sobre la carga, esa doble protección del cargador aumentaría el costo total del transporte. Un representante señaló que la supresión de esas excepciones daría virtualmente por resultado la abolición de la avería gruesa o común, práctica de muy larga data. Además, sería menos probable que los porteadores dieran, en nombre de la carga, garantías a los salvadores por las reclamaciones contra la carga. Por lo tanto, existía el riesgo de que en algunas circunstancias no se realizaran las operaciones de salvamento en los casos en que actualmente se realizan. Otro representante expresó sus dudas de que hubiera alguna conexión entre las normas propuestas sobre la responsabilidad y la aplicación de la avería común y el salvamento.

19. Algunos miembros destacaron también la importancia de mantener la excepción prevista en el apartado *b*) del párrafo 2 del artículo 4, que exime de responsabilidad al porteador por la culpa de alguno de sus agentes o empleados cuando la carga se pierde o sufre daño a causa de incendio. Se afirmó que los incendios a bordo de los buques se originan frecuentemente en la carga, que puede ser objeto de una combustión espontánea, y que en muchos casos es imposible determinar la causa del incendio.

20. También se dijo que el traspaso al porteador de la responsabilidad por culpa respecto de la navegación e incendio aumentaría materialmente los costos del porteador, ocasionando aumentos en los fletes que no quedarían totalmente compensados por las reducciones en el seguro de la carga del cargador. Algunos representantes sugirieron que, en general, el seguro de riesgos concentrados era en la práctica más costoso que cuando se compartían esos riesgos entre un gran número de aseguradores de la carga[14]. En cambio, otros representantes sugirieron que el seguro de riesgos concentrados conduciría a una reducción en los costos del seguro.

21. Un miembro del Grupo de Trabajo, manifestándose en general en favor de una disposición por la que se presumiera la culpa, citó investigaciones realizadas en su país que indicaban que una supresión de las excepciones por culpa e incendio en materia de navegación podría dar por resultado una transferencia considerable de riesgos de los aseguradores de la carga a los aseguradores de la responsabilidad, equivalente tal vez a un doble pago por las reclamaciones sobre la carga por parte de los aseguradores de responsabilidad. La importancia de esa redistribución entre ambos grupos de aseguradores hacía difícil evaluar las consecuencias económicas respectivas, pero no podría descartarse totalmente el riesgo de un aumento de los costos generales del seguro, que merecería un nuevo examen.

22. La mayoría de los miembros del Grupo de Trabajo expresó la opinión de que los porteadores marítimos debían ser responsables de la pérdida o daño de la carga que se debiese a culpa del porteador o de sus agentes o empleados. Las excepciones al principio, contenidas en el Convenio de Bruselas de 1924, respondían a les condiciones del transporte marítimo en una época pasada, que han desaparecido a consecuencia del perfeccionamiento de los buques, de la navegación y de las comunicaciones. En su opinión, el Convenio de Bruselas de 1924 contenía normas preparadas por los porteadores marítimos en su propio interés, a las que los cargadores no se habían opuesto por falta de fuerza. También se destacó el costo elevado del seguro de la carga a que daba lugar la responsabilidad limitada de los porteadores marítimos; se hizo notar que esos costos constituían un obstáculo para el acceso de los productos básicos a los mercados mundiales. Se expresaron dudas acerca de la sugerencia de que el aumento de la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de la carga aumentaría los costos generales del transporte. Se recordó que se habían expresado temores análogos en relación con el aumento de la responsabilidad de los porteadores aéreos, pero que esos temores no se habían confirmado. A ese respecto, se señaló que se habían elaborado acabadamente sistemas de distribución de riesgos mediante seguros y que la industria del seguro era competitiva. Por consiguiente, los porteadores marítimos y los aseguradores de los porteadores y de la carga podrían soportar las modificaciones de las normas que rigen la responsabilidad del porteador.

C. *El "catálogo de excepciones"*

23. También se examinaron los apartados *c*) a *p*) del párrafo 2 del artículo 4, lo que se ha dado en llamar

[13] Una propuesta (A/CN.9/WG.III(IV)/CRP.9) sugería que se incluyera el párrafo siguiente:

"En caso de naufragio, encalladura o abordaje, el porteador no será responsable si el accidente proviene o resulta de la culpa o negligencia del capitán, [de un miembro] de la tripulación o del práctico en las maniobras náuticas."

[14] Un representante afirmó que, tras cuidadoso estudio, se había calculado en su país que las tarifas de fletes aumentarían de 1 a 2%, mientras que las primas de seguro sobre la carga disminuirían de 5 a 10%; en general, las primeras costaban más o menos el doble que las últimas y, por lo tanto, el efecto neto de los cambios propuestos sería el de aumentar los costos de los cargadores del 0,5 al 1% en las tarifas de fletes.

el "catálogo de excepciones". Se observó que esos 14 apartados constituían un intento de precisar las circunstancias en que se consideraría que no había culpa del porteador y que, por consiguiente, no producirían un efecto independiente del principio general de que el porteador sólo era responsable en caso de culpa.

24. En general, se convino en que ese intento no era satisfactorio, puesto que no resultaba posible describir de un modo completo o exacto las circunstancias que constituían culpa o falta de culpa en las numerosas situaciones que se planteaban en el transporte marítimo. Por lo tanto, esas excepciones habían producido incertidumbres y litigios.

25. Se propugnó en general la eliminación del "catálogo de excepciones", manteniendo tal vez el párrafo 1), "de salvamento o tentativa de salvamento de vidas o bienes en la mar". Se señaló que el principio del párrafo 1) se podría examinar en el próximo período de sesiones del Grupo de Trabajo en relación con el "cambio de ruta" mencionado en el párrafo 4) del artículo 4, que también se ocupa del salvamento o la tentativa de salvamento de vidas en el mar.

D. *Norma unificada sobre la carga de la prueba*

26. En el informe del Secretario General examinado por el Grupo de Trabajo en su tercer período se sesiones se analizaron las normas del Convenio de Bruselas sobre la carga de la prueba, así como la jurisprudencia pertinente[15]. Se observó que el Convenio de Bruselas sólo había tratado concretamente de las cuestiones de la carga de la prueba en algunas situaciones particulares, y que los tribunales habían llegado a conclusiones contradictorias con respecto a muchas disposiciones del Convenio. Se señalaron también los problemas que habían surgido cuando la culpa del porteador concurría con alguna otra causa para producir pérdida o daño. En esa situación, las normas sobre la carga de la prueba daban lugar a múltiples conflictos e incertidumbres. Se sugirió que se debía establecer una norma unificada para resolver ese problema[16]. Como se ha observado (párr. 12 *supra*), la mayoría de los representantes en el tercer período de sesiones apoyó la "simplificación y unificación de las normas sobre la carga de la prueba"[17].

27. En el actual período de sesiones, se propugnó en general la realización del objetivo mencionado. Se señaló que el porteador suele estar en mejores condiciones que el cargador para conocer las circunstancias que condujeron a la pérdida o daño de las mercancías y que, por lo tanto, tenía que soportar la carga de demostrar que la pérdida se debió a circunstancias distintas de las de su propia culpa o negligencia. Por otra parte, se advirtió que en algunas circunstancias le resultaría difícil al porteador determinar la causa de la pérdida, especialmente cuando ésta hubiera sido ocasionada por un incendio (véase el párr. 19 *supra*).

[15] Informe del Secretario General, párrs. 167 a 177, 236 y 237, y 256 a 269.

[16] Informe del Secretario General, párrs. 167 a 171 y 267, y documento de trabajo de la Secretaría (A/CN.9/WG.III/WP.6), párrs. 12 a 18.

[17] Informe del Grupo de Trabajo sobre su tercer período de sesiones, párr. 70, citado en el párr. 12 *supra* de este documento. En el mismo párrafo 12 se cita también una declaración general relativa a las reservas y dudas sobre las conclusiones a que se llegó en el tercer período de sesiones.

E. *Grupo de Redacción*

28. El Grupo de Trabajo llegó a la conclusión de que las consideraciones expuestas indicaban que existía base suficiente para llegar a un acuerdo, por lo que debía crearse un Grupo de Redacción encargado de preparar un texto en el que se establecieran las normas relativas a la responsabilidad del porteador y a la carga de la prueba, sobre una base afirmativa y unificada. Por lo tanto, se constituyó[18] un Grupo de Redacción que, tras estudiar el tema, presentó el informe siguiente:

"PARTE I DEL INFORME DEL GRUPO DE REDACCION: LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

"1. En los debates del Grupo de Trabajo se apoyó la idea de revisar los artículos 3 y 4 del Convenio de Bruselas de 1924 relativos a la cuestión básica de la responsabilidad del porteador, con objeto de establecer una norma afirmativa de responsabilidad por culpa, y un régimen unificado de carga de la prueba. En este informe el Grupo de Redacción formula diversas propuestas para alcanzar estos objetivos en un texto que incorpore soluciones de transacción.

"2. La mayoría de los miembros del Grupo de Trabajo expresaron la opinión de que estos principios básicos no admitían excepciones y que, por consiguiente, debían suprimirse todas las excepciones del artículo 4 2). Por otra parte, algunos miembros expresaron la opinión de que debía mantenerse total o parcialmente el fondo del artículo 4 2) *a*) y *b*). Con objeto de llegar a un acuerdo sobre un texto de transacción que sea aceptable para todos, el Grupo de Redacción ha preparado el texto que figura a continuación, que establece la regla afirmativa general de la responsabilidad por culpa y un régimen unificado de carga de la prueba con una excepción relativa a la pérdida o daños causados por incendio (véase párr. 3 2) *infra*).

"3. En consecuencia, el Grupo de Redacción recomienda presentar al Grupo de Trabajo el texto siguiente:

'1. El porteador responderá de toda pérdida o daños que sufran las mercaderías transportadas si el hecho que causó la pérdida o daños se produjo cuando las mercaderías estaban a su cargo de acuerdo con el artículo [ ], a menos que el porteador pruebe que él, sus auxiliares y agentes adoptaron todas las medidas racionalmente necesarias para evitar el accidente y sus consecuencias.

'2. El porteador responderá en caso de incendio, siempre que el demandante demuestre que el incendio se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus auxiliares o agentes.

'3. Cuando la culpa o negligencia del porteador, sus auxiliares o agentes concurra con otra

[18] El Grupo de Redacción estuvo integrado por los representantes de la Argentina, Egipto, España, los Estados Unidos de América, Francia, India, el Japón, Nigeria, Noruega, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, la República Unida de Tanzania y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas. El Grupo de Redacción eligió como Presidente al Sr. E. Chr. Selvig (Noruega).

causa en la pérdida o daños de las mercaderías, el porteador sólo será responsable por la parte de la pérdida o daños atribuibles a dicha culpa o negligencia, pero deberá demostrar el importe de la pérdida o daños no atribuibles a ella (a la culpa).

"4. El Grupo de Redacción recomienda el texto precedente como transacción entre las distintas opiniones expresadas sobre el tema de la responsabilidad del porteador.

"5. El texto preparado por el Grupo de Redacción sustituiría a los párrafos 1 y 2 del artículo 3 y a los párrafos 1 y 2 del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924.

"6. El Grupo de Redacción recomienda además que en el período de sesiones de febrero de 1973 se examine la cuestión del "salvamento o tentativa de salvamento de vidas o bienes en la mar" (apartado 1) del párrafo 2 del artículo 4 en relación con el examen de "cambio de ruta" de que trata el apartado 4) del artículo 4, que también se refiere, entre otras cosas, a la cuestión de "salvar o intentar el salvamento de vidas o bienes en la mar".

F. *Examen del informe del Grupo de Redacción*

29. Al presentar el precedente informe del Grupo de Redacción, se señaló que éste elaboró las disposiciones propuestas animado por un espíritu de transacción. Se señaló también que algunos miembros hubieran preferido que el texto no estableciese excepciones a la norma general del párrafo 1, en tanto que otros miembros hubieran preferido que el texto incluyese excepciones concretas a la responsabilidad del porteador por incendio o error de navegación. Pese a esta divergencia de opiniones, los miembros del Grupo de Redacción, con objeto de que se llegue a un acuerdo general, han decidido recomendar el texto de transacción propuesto en el informe. Este texto no incluye la excepción de culpa náutica, pero en el párrafo 2 se establece una norma especial sobre la carga de la prueba en caso de incendio.

30. Se señaló también que, aunque determinadas disposiciones de la propuesta eran discutibles, el texto presentado por el Grupo de Redacción suponía una simplificación y aclaración notable de las complejas y ambiguas disposiciones del Convenio de Bruselas. En consecuencia, el Grupo de Redacción ha opinado que no convenía mantener la lista de casos mencionados en el "catálogo de excepciones" (cf. párrs. 23 y 24). Además, al incluir una norma general basada en la presunción de culpa era innecesario enumerar en los párrafos 1) y 2) del artículo 3 del Convenio las obligaciones más importantes del porteador pues, según la norma general, el porteador debería cumplir todas las obligaciones estipuladas en el contrato de transporte con la debida diligencia.

31. Algunos miembros del Grupo de Trabajo señalaron que no les satisfacía la norma del párrafo 2 según la cual, en caso de incendio corresponde al cargador demostrar la culpa del porteador. Se sugirió que el porteador estaba en mejores condiciones que el cargador para presentar pruebas sobre la causa de un incendio producido durante el transporte y sobre la forma en que se hizo frente al mismo. Además, sería tan difícil para el cargador demostrar sus argumentos que la disposición recomendada equivalía a la excepción establecida en el apartado *b*) del párrafo 2 del artículo 4 del Convenio de Bruselas.

32. Un representante señaló que aunque por espíritu de transacción podía aceptar una disposición especial sobre la carga de la prueba en caso de incendio, podía aliviarse la carga de la prueba asignada al cargador, limitándola a determinadas circunstancias que sólo son conocidas por el porteador. Por consiguiente, debería examinarse la posibilidad de sustituir el párrafo 2 por el texto siguiente:

"No obstante, si la pérdida o daños son causados por incendio, el porteador no responderá de los mismos si demuestra que el buque disponía de medios adecuados para prevenirlo y que, cuando se produjo el fuego, el porteador, sus agentes y auxiliares adoptaron todas las medidas razonables para evitar el incendio y reducir sus efectos, a menos que el demandante demuestre que hubo culpa o negligencia por parte del porteador, sus agentes o auxiliares."

Otro representante declaró que, aunque apoyaba el texto de transacción, en caso de que se preparase otro texto preferiría la propuesta anterior.

33. Otros representantes señalaron que la pérdida causada por fuego y explosión presentaba problemas especiales que justificaban un trato especial; generalmente los incendios que se producen durante el transporte marítimo tienen su origen en la carga, que puede incendiarse sin causa exterior. Además, al porteador le resulta difícil averiguar con exactitud el origen de un incendio.

34. Algunos representantes declararon que debería haberse adoptado la propuesta de establecer una excepción para los casos de error náutico. Otros declararon que se oponían a tal excepción, y que habían aceptado la disposición especial del párrafo 2 relativa a la carga de la prueba en casos de incendio como parte de una transacción global sobre la cuestión general de las excepciones especiales a favor del porteador. Si se incluía en el texto la excepción de error náutico no podrían apoyar la disposición de transacción relativa a la carga de la prueba en casos de incendio.

35. Otro representante objetó las disposiciones del párrafo 3 sobre los casos en que concurran varias causas en la pérdida o daños ya que la disposición final presentaba dificultades al imponer al porteador la carga de la prueba de forma negativa y, en términos generales, al imponerle la grave obligación de demostrar el importe de la pérdida o daños que no sea atribuible a su culpa.

36. La mayoría de los miembros del Grupo de Trabajo apoyaron el fondo del texto de transacción sobre la responsabilidad del porteador elaborado por el Grupo de Redacción.

37. A este respecto, se señaló que quizá el Grupo de Trabajo desease examinar determinados aspectos del texto de transacción a la luz de nuevos hechos que se conozcan respecto de los efectos prácticos de las normas propuestas, de sus efectos en las operaciones relacionadas con la avería gruesa y el salvamento, y de las relaciones entre estas disposiciones y la actividad futura del Grupo de Trabajo respecto de la limitación unitaria de la responsabilidad.

II. Cláusulas de arbitraje

A. *Introducción*

38. La resolución aprobada por la CNUDMI en su cuarto período de sesiones incluía la "jurisdicción" entre los temas que debía examinar el Grupo de Trabajo[19]. El informe del Secretario General (A/CN.9/63/Add.1; Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV, anexo), de conformidad con el programa de trabajo decidido por el Grupo de Trabajo, contenía una sección titulada "Cláusulas de los conocimientos de embarque por las que se limita a un foro determinado la jurisdicción por reclamaciones"; este examen incluía las cláusulas de elección de foro (párrs. 75 a 126) y las cláusulas de arbitraje (párrs. 127 a 148).

39. El Grupo de Trabajo, en su tercer período de sesiones, examinó posibles criterios con respecto a la inclusión de disposiciones en el Convenio de Bruselas de 1924 (Reglas de La Haya) sobre: *a*) la elección del lugar en que pueden entablarse procedimientos judiciales o de arbitraje y *b*) sobre la forma de la aplicación de las reglas de La Haya en estos procedimientos. El Grupo de Trabajo aprobó un anteproyecto sobre las cláusulas de elección de foro[20], según el cual el demandante conserva ciertas opciones en cuanto al lugar para entablar su acción, no obstante la inclusión en el conocimiento de embarque de una cláusula que determine el lugar en que puede ejercitarse la acción. Por otra parte, surtiría efecto todo acuerdo, concluido por las partes después de haberse planteado una acción, en el que se designe el lugar en el que el demandante puede ejercitarla.

40. El Grupo de Trabajo, en su cuarto período de sesiones, examinó también el tema de las cláusulas de arbitraje (informe, párrs. 50 a 57). Se estudiaron las propuestas formuladas en el informe del Secretario General y las propuestas hechas por los miembros del Grupo de Trabajo durante el período de sesiones. La mayoría de los miembros del Grupo de Trabajo apoyaron la idea de incluir en las Reglas de La Haya una disposición que regule el lugar en que puede celebrarse el arbitraje y que garantice que las reglas de La Haya se aplicarán siempre a los procedimientos arbitrales. Sin embargo, en el tercer período de sesiones no se dispuso del tiempo suficiente para terminar el estudio del tema y el Grupo de Trabajo decidió aplazarlo hasta el presente período de sesiones (informe, párr. 57).

B. *Examen del tema de las cláusulas de arbitraje en el cuarto período de sesiones*

41. En el presente período de sesiones, el Grupo de Trabajo examinó nuevamente el tema de las cláusulas de arbitraje en los conocimientos de embarque. En un documento de trabajo preparado por la Secretaría[21] se analizaban distintas disposiciones consistentes en las propuestas hechas por los miembros del Grupo de Trabajo en el tercer período de sesiones[22] y las propuestas formuladas en el informe del Secretario General (párrs. 136, 141 y 147).

42. Las seis propuestas formuladas en el documento de trabajo de la Secretaría (designadas en el mismo proyecto de propuestas A a F) tenían ciertas características comunes pero diferían mucho respecto de diversos aspectos importantes del tema. Las características comunes de todas las propuestas eran las siguientes: *a*) que no ponían obstáculos a la voluntad de las partes para que llegasen a un acuerdo sobre el lugar en que podía celebrarse el procedimiento arbitral después de que hubiese surgido una controversia, y *b*) que establecían que las normas del Convenio debían aplicarse a todos los procedimientos arbitrales. Todos los proyectos de propuestas excepto uno incorporaban el principio de la validez de las cláusulas de arbitraje en los conocimientos de embarque. Por otra parte, los proyectos de propuestas diferían respecto de la forma de determinar el lugar del arbitraje; también había importantes diferencias respecto de la medida en que puede determinarse el lugar del arbitraje en el conocimiento de embarque y el valor de la designación del lugar por un órgano arbitral.

43. El Grupo de Trabajo examinó las distintas soluciones incorporadas en los proyectos de propuestas A a F. Para empezar, se acordó que una vez surgida una controversia en relación con un contrato de transporte, las partes deberían gozar de libertad para someter a arbitraje la controversia y para determinar el lugar del procedimiento arbitral; tales acuerdos para resolver una controversia no tendrían los elementos de los contratos de adhesión que generalmente caracterizan el contrato de transporte. El Grupo de Trabajo convino también en que debería agregarse al Convenio una disposición sobre el arbitraje según la cual el Convenio debía aplicarse a todos los procedimientos arbitrales.

44. La mayoría de los representantes se declararon a favor de agregar una disposición al Convenio que permitiese incluir cláusulas de arbitraje en los conocimientos de embarque. Muchos representantes declararon que su apoyo a la inclusión de tal disposición en la Convención dependía de la medida en que se concediese al demandante la facultad de elegir un lugar adecuado para celebrar el arbitraje. Estos representantes apoyaron en general la solución adoptada por el Grupo de Trabajo en su tercer período de sesiones respecto de las cláusulas de elección de foro; esta solución está recogida en el proyecto de propuesta E incluido en el documento de trabajo de la Secretaría (párr. 20). Según esta solución el demandante podría elegir el lugar de arbitraje entre diversos lugares determinados en el Convenio, incluidos los Estados en cuyo territorio se encuentra situado el puerto de carga y el puerto de descarga de las mercancías. Sin embargo, a juicio de estos representantes, si el lugar en que puede celebrarse el arbitraje se limita a los Estados en que se hallan los puertos de carga y de descarga, esta solución puede plantear dificultades, especialmente a los países sin litoral.

[19] CNUDMI, informe sobre la labor realizada en su cuarto período de sesiones (1971), párr. 19, Anuario de la CNUDMI, vol. II: 1971, primera parte, II, A.

[20] Grupo de Trabajo, informe sobre la labor realizada en su tercer período de sesiones (A/CN.9/63), párr. 39, Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV.

[21] A/CN.9/WG.III/WP.7. El documento de trabajo aparece como anexo 2 a este informe y se reproduce en el presente volumen, segunda parte, IV, 3 *infra*.

[22] Grupo de Trabajo, informe sobre la labor realizada en su tercer período de sesiones, párrs. 54 a 56.

45. Algunos representantes se declararon a favor de la solución sugerida en los proyectos de propuesta A y B. Una disposición del Convenio que incorporase esta solución permitiría indicar en el conocimiento de embarque bien el lugar concreto en que debe celebrarse el arbitraje o designar un órgano arbitral que, a su vez, determine el lugar de arbitraje. Uno de estos representantes indicó que en el contexto del comercio internacional no debe darse demasiada importancia al elemento de adhesión en los contratos de transporte, ya que en el caso del transporte de líneas regulares hay una tendencia a intensificar las consultas entre los armadores y los propietarios de la carga.

46. Otros representantes indicaron que en principio apoyaban la solución sugerida en el proyecto de propuesta F. Según esta solución, el arbitraje sólo se permitiría en los casos en que las partes, una vez surgida la controversia, conviniesen en someter la cuestión a arbitraje. En este caso, las partes pueden elegir cualquier lugar para el procedimiento arbitral. Estos representantes indicaron que el contrato de transporte debe seguir considerándose un contrato de adhesión; la parte que redacta el contrato no debe tener la facultad de imponer al cargador el lugar del arbitraje, ya que en la mayoría de los casos no será conveniente para el cargador o el destinatario. A juicio de estos representantes, este grave problema podría evitarse si la posibilidad de someter la controversia a arbitraje se dejase a la voluntad de las partes una vez surgida la controversia. A este respecto, un representante señaló que en todo debate que tuviese por objeto resolver este problema, deberían tenerse en cuenta los intereses de los países en desarrollo y en particular los de los cargadores de carga fraccionada.

C. *Grupo de Redacción*

47. La mayoría convino en que pese a las divergencias de opinión respecto a la solución de los problemas que plantea el tema de las cláusulas de arbitraje, había suficiente base de acuerdo para poder remitir el tema a un Grupo de Redacción. El Grupo de Redacción, tras examinar el tema, presentó el informe siguiente:

"PARTE II DEL INFORME DEL GRUPO DE REDACCION: CLAUSULAS DE ARBITRAJE

"1. El Grupo de Redacción examinó la posibilidad de agregar al Convenio de Bruselas de 1924 una disposición sobre las cláusulas de arbitraje. Los miembros del Grupo de Redacción expresaron varias opiniones divergentes al respecto. Sin embargo, durante el debate fue posible llegar a un consenso general que se refleja en el texto legislativo reproducido en el párrafo 2 *infra*.

"2. El Grupo de Redacción recomienda que se apruebe la siguiente disposición sobre cláusulas de arbitraje:

[*Proyecto de disposición propuesto*]

'1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el presente artículo, será permisible toda cláusula o acuerdo por el que se sometan a arbitraje las controversias que puedan surgir en relación con un contrato de transporte.

'2. El procedimiento arbitral se incoará, a opción del demandante, en uno de los siguientes lugares:

'*a*) Un lugar de un Estado en cuyo territorio esté situado:

'i) El puerto de carga o el puerto de descarga, o

'ii) El principal establecimiento del demandado o, de no existir tal establecimiento, la residencia ordinaria del demandado, o

'iii) El lugar en que se celebró el contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por cuyo conducto se celebrase el contrato; o

'*b*) Cualquier otro lugar designado en la cláusula o acuerdo de arbitraje.

'3. El árbitro, árbitros o tribunal arbitral aplicarán las normas del presente Convenio.

'4. Las disposiciones de los párrafos 2 y 3 del presente artículo se considerarán como parte integrante de toda cláusula o acuerdo de arbitraje, y toda expresión de tal cláusula o acuerdo que sea incompatible con ellas será nula y no surtirá efecto.

'5. Ninguna de las disposiciones del presente artículo afectará a la validez de un acuerdo de arbitraje celebrado por las partes después de formularse la reclamación basada en el contrato de transporte.'

"Notas al proyecto de disposición propuesto"

"3. En cuanto al párrafo 2 del proyecto de disposición propuesto, el Grupo de Redacción examinó la cuestión de si el procedimiento arbitral debe entablarse solamente en Estados que sean partes en el Convenio. En este supuesto, el demandante podría elegir entre los lugares indicados en el párrafo 2, pero únicamente si el lugar elegido estuviese situado en un Estado parte en el Convenio (Estado contratante). La mayoría de los miembros del Grupo de Redacción prefirieron la solución consistente en exigir que el procedimiento arbitral se incoase en un Estado contratante, pero que tal requisito sólo entrase en vigor después de que un número considerable de Estados hubiesen llegado a ser partes en el Convenio. Un miembro del Grupo de Redacción presentó un texto en el que se reflejaba esta opinión. Dicho texto dice lo siguiente:

"6. A los efectos del presente artículo, por "Estado" se entenderá todo "Estado contratante" en el momento en que hayan llegado a ser partes en el presente Convenio [ ] Estados de los que [ ], tendrán un tonelaje total de al menos [ ] toneladas de transporte marítimo cada uno."

El Grupo de Redacción aprueba el fondo de este texto, pero recomienda que más adelante se examine de nuevo su redacción y el lugar que debe ocupar dentro del Convenio.

"4. El Grupo de Redacción señala que el párrafo 2 del proyecto de disposición propuesto tiene por objeto que el demandante, en ejercicio de su opción, pueda elegir cualquiera de los lugares determinados en los incisos *a*) y *b*)."

D. *Examen del informe del Grupo de Redacción*

48. El Grupo de Trabajo examinó el precedente informe del Grupo de Redacción. La mayoría del Grupo de Trabajo aprobó este informe, incluido el proyecto de disposición propuesto en el mismo.

49. Algunos representantes declararon que habían aceptado la transacción a que había llegado el Grupo de Trabajo, aunque preferían el criterio adoptado en el proyecto de propuesta F *supra*. Estos representantes formularon varias observaciones al respecto. Se indicó que entre las opciones previstas en el párrafo 2 del proyecto de propuesta figuraba una según la cual el demandante podía elegir el lugar que se hubiera fijado en el conocimiento de embarque (párr. 2 *b*). La posibilidad de efectuar esta elección daría al porteador demandante la oportunidad de elegir un lugar, fijado por él en el conocimiento de embarque, que podría obligar al demandante propietario de la carga demandado a defenderse en un lugar que no le conviniese. Algunos representantes reservaron su opinión respecto del párrafo 2 *b*) del proyecto de disposición propuesto. Se señaló también que la utilización de las palabras "demandante" y "demandado" no era satisfactoria en relación con el arbitraje, ya que se podrían aplicar indistintamente al porteador y al propietario de la carga. Quizá convendría substituirlas por términos que indicasen más adecuadamente los papeles de las partes en la controversia. Algunos representantes señalaron también que había que seguir el cauce jurídico adecuado, tanto en el procedimiento arbitral como en la selección de los árbitros; no se debería designar al árbitro u órgano arbitral antes de que se produjera el hecho que originó la reclamación. Estos representantes explicaron que algunos de estos puntos eran cuestiones de orden público.

50. Sin embargo, otros representantes recordaron al Grupo de Trabajo que el texto del proyecto de disposición sobre cláusulas de arbitraje era el resultado de una transacción cuidadosamente elaborada entre posiciones inicialmente divergentes. Se señaló que el demandante solía ser el propietario de la carga y que en el párrafo 2 del proyecto de disposición propuesto se ofrecía al demandante la posibilidad de optar entre varios lugares en los que se podría celebrar el procedimiento de arbitraje. Entre éstos hay lugares (por ejemplo, los Estados en que estén situados el puerto de carga y el puerto de descarga) que normalmente convienen a los propietarios de la carga y son justos para ambas partes, ya que guardan relación con el transporte de las mercaderías.

51. Se destacó que el lugar designado en el conocimiento de embarque sólo sería una de las opciones a disposición del demandante. La disponibilidad de todas las opciones enumeradas en el párrafo 2 están garantizadas en el párrafo 4 del proyecto de disposición propuesto, según el cual, entre otras cosas, todo intento de reducir el número de opciones que se ofrecen al demandante en el párrafo 2 será nulo y no surtirá efecto (párr. 47 *supra*)[23].

52. Estos representantes declararon que seguían opinando que las disposiciones sobre arbitraje, en su caso, deberían basarse en la plena aplicación de las cláusulas y acuerdos de arbitraje contenidos en los contratos de transporte, siempre que el contrato estipule la aplicación de las normas fundamentales del convenio en todos los procedimientos de arbitraje y que éstos se celebren en Estados partes en el Convenio. A juicio de estos representantes las disposiciones contenidas en el proyecto de disposición propuesto podían ocasionar grandes dificultades en las operaciones de transporte marítimo.

[23] Un representante sugirió que en el texto inglés el objetivo perseguido por la disposición resultaría más claro si en la segunda línea del párrafo 2 se insertase la palabra "either" entre las palabras "at" y "one".

III. Labor futura

53. El Grupo de Trabajo consideró las cuestiones que debían abordarse ulteriormente, que se indicaban en el tema 5 de las anotaciones al programa provisional (A/CN.9/WG.III/WP.8). En las anotaciones se señalaba que el Grupo de Trabajo, en su tercer período de sesiones[24], había decidido que los restantes temas enumerados en la resolución aprobada por CNUDMI en su cuarto período de sesiones se examinasen en el período de sesiones de 1973 del Grupo de Trabajo[25].

54. Estos temas, que se estudiarán en un informe del Secretario General, son los siguientes: 1) transbordo; 2) cambio de ruta; 3) plazo de prescripción; 4) definiciones del artículo I del Convenio ("porteador", "contrato de transporte", "buque"); 5) eliminación unitaria de responsabilidad.

55. Se convino en general en que debían examinarse en primer lugar los temas más estrechamente relacionados con la cuestión básica de la responsabilidad del porteador. En consecuencia, debía darse prioridad a la limitación unitaria de responsabilidad, al transbordo y al cambio de ruta.

56. Se recordó la recomendación hecha por la CNUDMI en su quinto período de sesiones[26] de que el Grupo de Trabajo tuviera presente la posibilidad de preparar un nuevo convenio en vez de limitarse a revisar y ampliar el Convenio de Bruselas de 1924. En consecuencia, el Grupo de Trabajo convino en examinar en su quinto período de sesiones el "Memorando sobre la estructura de un posible nuevo convenio sobre el transporte de mercancías por mar"[27], presentado por un miembro del Grupo de Trabajo.

57. Un representante sugirió que, al examinar su labor futura, el Grupo de Trabajo debía tener presente varios otros posibles temas que podrían examinarse, entre ellos: la relación de las pólizas de fletamento con las cuestiones de responsabilidad tratadas en este proyecto, el código de arbitraje marítimo, la relación de la jurisdicción *in rem* y el juicio ejecutivo con el proyecto sobre cláusulas de jurisdicción, la relación de otros sistemas de limitación de la responsabilidad, como los contenidos en algunos otros convenios marítimos, con la limitación de la responsa-

[24] Grupo de Trabajo, informe sobre el tercer período de sesiones, párr. 73.

[25] CNUDMI, informe sobre el cuarto período de sesiones (1971), párr. 19.

[26] CNUDMI, informe sobre el quinto período de sesiones (1972), párr. 51.

[27] A/CN.9/WG.III(IV)/CRP.1.

bilidad por unidad o bulto, y las normas relativas a los contratos de transporte combinado. Otro representante expresó reservas sobre el examen de estos temas y consideraba que el Grupo de Trabajo debía estudiar primero los demás temas relativos al contrato de transporte de mercaderías por mar no enumerados en la resolución de la CNUDMI. Otro representante sugirió que el Grupo de Trabajo estudiara las cuestiones relativas a la definición de los auxiliares y agentes. El observador de la UNCTAD informó al Grupo de Trabajo de que el Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre la reglamentación internacional de transporte marítimo examinaría el tema de las pólizas de fletamento en su próximo período de sesiones; señaló también el interés que tiene la UNCTAD en el tema del transporte combinado de mercaderías. El observador de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) comunicó que en el programa de esa organización había incluido la revisión de la Convención Internacional sobre la Limitación de la Responsabilidad de Propietarios de Buques de Mar de 1957. El observador del UNIDROIT manifestó que su organización seguía estando interesada en el tema del transporte combinado de mercaderías.

58. El Grupo de Trabajo decidió celebrar su quinto período de sesiones en Nueva York del 5 al 16 de febrero de 1973. Se convino en que un período de trabajo de dos semanas de duración sería más eficaz que uno de tres semanas como se había proyectado inicialmente.

2. *Documento de trabajo de la Secretaría, anexo I al informe del Grupo de Trabajo (A/CN.9/74 *): Planteamientos de las decisiones básicas en la política de distribución de los riesgos entre el propietario de la carga y el porteador*

INDICE

	Párrafos
INTRODUCCIÓN	1–3
I. ESTUDIO DEL ESTABLECIMIENTO DE UNA POLÍTICA GENERAL SOBRE LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR POR CULPA	4–20
A. Introducción	4–5
B. Medios para aplicar la política general examinada por el Grupo de Trabajo en su tercer período de sesiones	6–20
1) Navegación y administración	6–7
2) Incendio	8
3) Navegabilidad durante el viaje	9–11
4) Eliminación de las ambigüedades que surgen cuando concurre la culpa del porteador con una excepción del artículo 4	12–20
a) Introducción	12–15
b) Primera solución: agregar al artículo 4 una disposición aclaratoria	16
c) Segunda solución: eliminar las excepciones	17–18
d) La expresión "bajo la reserva de" del artículo 32)	19–20
II. CAMBIOS QUE PODRÍAN TENERSE EN CUENTA PARA LA APLICACIÓN DE UN SISTEMA UNIFORME DE CARGA DE LA PRUEBA	21–32
III. RECOPILACIÓN DE DISTINTOS CAMBIOS POSIBLES PROPUESTOS RESPECTO DEL TEXTO DE LOS ARTÍCULOS 3 Y 4	33–35
Variante A	34
Variante B	35
IV. PRINCIPIOS DE RESPONSABILIDAD BASADOS EN LAS CONVENCIONES APLICABLES A OTROS MEDIOS DE TRANSPORTES DE MERCADERÍAS	
A. Introducción	
B. Disposiciones de fondo basadas en otras convenciones internacionales	37–39
C. La carga de la prueba	40
D. Recopilación de disposiciones sobre la responsabilidad del porteador basadas en las demás convenciones internacionales	41–42
Variante C	42
E. Comparación de las normas basadas en otras convenciones relativas al transporte con las disposiciones basadas en las Reglas de La Haya	43–47

* 12 de octubre de 1972.

INTRODUCCIÓN

1. En su tercer período de sesiones, celebrado en Ginebra del 31 de enero al 11 de febrero de 1972, el Grupo de Trabajo comenzó a examinar el último y más general tema de su programa, a saber el relativo a los: planteamientos de las decisiones básicas en la política de distribución de los riesgos entre el propietario de la carga y el porteador. El Grupo de Trabajo, en su informe sobre esta materia, llegó a las siguientes conclusiones[1]:

"70. En conclusión, la mayoría de los representantes opinaron que la labor futura debía llevarse adelante con arreglo a las siguientes directrices:

"*a*) Mantenimiento del principio de las Reglas de La Haya de que la responsabilidad del porteador debía basarse en la culpa;

"*b*) Simplificación y refuerzo del mencionado principio mediante (por ejemplo) la supresión o modificación de las excepciones que exoneraban al porteador de responsabilidad por negligencia o culpa de sus empleados o agentes (véase artículo IV, párrafo 2 *a*) y *b*));

"*c*) Simplificación y unificación de las normas sobre la carga de la prueba; con este fin, debía examinarse detenidamente la propuesta formulada en el párrafo 269 del informe del Secretario General.

"71. Se hizo constar que muchos representantes tenían reservas o dudas en relación con algunos de los principios anteriores y que otros representantes estimaban que se precisaba más información antes de poder adoptar decisiones definitivas. En consecuencia, se acordó que el asunto debía ser objeto de un estudio más a fondo."

2. En el tercer período de sesiones del Grupo de Trabajo, la mayoría de los representantes opinaron que debería celebrarse un período de sesiones extraordinario para examinar los temas restantes, dando prioridad a la cuestión de la responsabilidad del porteador. En su quinto período de sesiones, la Comisión (A/8717, párrafo 51*) aprobó la celebración de tal período extraordinario de sesiones y señaló que "el Grupo de Trabajo debe dar prioridad en su labor a la cuestión básica de la responsabilidad del porteador...".

3. Este documento de trabajo tiene por objeto ayudar al Grupo de Trabajo en su examen de esta cuestión prioritaria[2]. Las consideraciones básicas ya se han expuesto claramente en los documentos presentados con anterioridad al Grupo de Trabajo, a saber: el informe del Secretario General titulado "Responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque" (A/CN.9/63/Add.1**) (en adelante citado como informe del Secretario General y el informe de la Secretaría de la UNCTAD "Conocimientos de embarque" (TD/B/C.4/ISL/6/Rev. 1) (en adelante citado como informe de la Secretaría de la UNCTAD). En este documento de trabajo se exponen y analizan modificaciones de las Reglas de La Haya que son necesarias para establecer una política general sobre la responsabilidad del porteador por culpa y una fórmula unificada sobre la carga de la prueba[3]. Las partes I, II y III examinan las posibles soluciones para alcanzar los objetivos mencionados dentro del marco básico de las Reglas de La Haya. La parte IV examina la forma de efectuar tales cambios mediante disposiciones análogas a las recogidas en las convenciones internacionales sobre transporte aéreo, ferroviario y por carretera.

I. ESTUDIO DEL ESTABLECIMIENTO DE UNA POLÍTICA GENERAL SOBRE LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR POR CULPA

A. *Introducción*

4. Fundamentalmente, las disposiciones de las Reglas de La Haya que regulan la distribución de los riesgos de pérdida o daño de la carga entre el propietario de ésta y el porteador están contenidas en los artículos 3 y 4 del Convenio de Bruselas de 1924. El artículo 3 establece las obligaciones del porteador respecto de la carga:

"1. El porteador, antes y al comienzo del viaje, estará obligado a ejercer una diligencia razonable para:

"*a*) Poner el buque en estado de navegar;

"*b*) Armar, equipar y aprovisionar el buque, convenientemente;

"*c*) Preparar y poner en buen estado las bodegas, cámaras frías y frigoríficas y demás lugares del buque en que se carguen las mercancías, para su recepción, transporte y conservación.

"2. El porteador, bajo la reserva de las disposiciones del artículo 4, procederá de manera apropiada y cuidadosa a la carga, conservación, estiba, trans-

* Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, primera parte, II, A.

[1] Informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su tercer período de sesiones, celebrado en Ginebra del 31 de enero al 11 de febrero de 1972 (en adelante citado como informe del Grupo de Trabajo) (A/CN.9/63, Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV).

[2] Durante el tercer período de sesiones del Grupo de Trabajo varios miembros expresaron la esperanza de que la Secretaría preparase un documento de trabajo para uso del Grupo de Trabajo al examinar este tema. La Secretaría indicó que se haría todo lo posible para satisfacer esta petición. La Secretaría agradece la colaboración prestada por Robert Hellawell, Profesor de Derecho de la Universidad de Columbia.

** Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, VI, Anexo.

[3] Este estudio no trata varias excepciones concretas a la responsabilidad del porteador por culpa porque ya fueron examinadas en anteriores informes del Grupo de Trabajo. La responsabilidad por animales vivos (art. 1 *b*)), y por cargas sobre cubierta (art. 1 *b*)); y las disposiciones relativas al período durante el cual el porteador es responsable (art. 1 *e*)). El presente estudio tampoco trata otras dos disposiciones de derecho marítimo, frecuentemente aplicadas, que cabe considerar que eximen de responsabilidad al porteador por las consecuencias de su culpa. Una de estas disposiciones es la norma (art. 4 5)) del Convenio de Bruselas de 1924 que limita la responsabilidad por bulto o unidad. Una parte del informe del Secretario General que será presentado al quinto período de sesiones del Grupo de Trabajo se dedicará al estudio de este tema. La otra disposición limitativa es la limitación general de la responsabilidad del propietario del buque incorporada en la Convención internacional sobre la Limitación de la responsabilidad de Propietarios de Buques de Mar (1957). Para una descripción del carácter de la limitación general de la responsabilidad del propietario del buque, véase el informe del Secretario General, párr. 201.

porte, custodia, cuidado y descarga de la mercancías transportadas."

El artículo 4 1) y 2) establece una serie de exenciones a las obligaciones que impone al porteador el artículo 3[4].

5. La parte IV del informe del Secretario General estudia estas disposiciones y sus diferentes interpretaciones. Expone detalladamente la diferencia entre las Reglas de La Haya y el principio de responsabilidad por culpa aprobado por la mayoría del Grupo de Trabajo. En pocas palabras: los artículos 3 y 4 consideran responsable al porteador frente al cargador por la pérdida o daños causados a la carga por culpa del porteador o sus agentes. Este principio tiene dos excepciones importantes: los errores de navegación o de administración del buque (art. 4 2) y los casos de incendio (art. 4 2) *b*)).

[4] "*Artículo 4*

"1. Ni el porteador ni el buque serán responsables de las pérdidas o daños que provengan o resulten de la inhabilitación del buque para navegar, a menos que sea imputable a falta de diligencia razonable por parte del porteador para poner el buque en estado de navegar o para asegurar al buque el armamento, equipo o aprovisionamiento convenientes, o para preparar o poner en buen estado las bodegas, cámaras frías y frigoríficas y todos los demás lugares del buque donde las mercancías se cargan, de manera que sean apropiados para la recepción, transporte y preservación de las mercancías, todo conforme a las prescripciones del artículo 3, párrafo 1. Siempre que resulte una pérdida o daño de la inhabilitación del buque para navegar, la carga de la prueba en lo que concierne a haber empleado la razonable diligencia, recaerá sobre el porteador o cualquier otra persona que se prevalga de la exoneración prevista en el presente artículo.

"2. Ni el porteador ni el buque serán responsables por pérdida o daño que resulten o provengan:

"*a*) De actos, negligencia o falta del capitán, marinero, piloto o de los empleados del porteador en la navegación o en la administración del buque;

"*b*) De incendio, a menos que haya sido ocasionado por hecho o falta del porteador;

"*c*) De peligros, daños o accidentes de mar o de otras aguas navegables;

"*d*) De un 'acto de Dios';

"*e*) De hechos de guerra;

"*f*) Del hecho de enemigos públicos;

"*g*) De detención o embargo por soberanos, autoridades o gentes, o de un embargo judicial;

"*h*) De restricción de cuarentena;

"*i*) De un acto u omisión del cargador o propietario de las mercancías o de su agente o representante;

"*j*) De huelgas o lock-outs, o de paros o de trabas impuestos total o parcialmente al trabajo por cualquier causa que sea;

"*k*) De motines o perturbaciones civiles;

"*l*) De salvamento o tentativa de salvamento de vidas o bienes en la mar;

"*m*) De disminución en volumen o peso, o de cualquier otra pérdida o daño resultantes de vicio oculto, naturaleza especial o vicio propio de la mercancía;

"*n*) De una insuficiencia de embalaje;

"*o*) De una insuficiencia o imperfección de las marcas;

"*p*) De los vicios ocultos que escapan a una diligencia razonable;

"*q*) De cualquier otra causa que no proceda del hecho o falta del porteador o de hecho o falta de los agentes o empleados del porteador; pero la carga de la prueba incumbirá a la persona que reclame el beneficio de esta excepción y a ella corresponderá demostrar que ni la falta personal ni el hecho del porteador ni la falta o el hecho de los agentes o empleados del porteador, han contribuido a la pérdida o al daño."

B. *Medios para aplicar la política general examinada por el Grupo de Trabajo en su tercer período de sesiones*

1) *Navegación y administración*

6. El Grupo de Trabajo, en su informe, concluyó que se debía simplificar y reforzar el principio de la responsabilidad del porteador por culpa mediante (por ejemplo) la supresión o modificación de las excepciones que exoneraban al porteador de responsabilidad por negligencia o culpa de sus empleados o agentes (véase el artículo 4, párrafo 2 *a*) . . .). Esta es la disposición que exime al porteador de responsabilidad por negligencia en la navegación o en la administración del buque. En el informe del Secretario General se exponen diversas razones por las que debe suprimirse esta disposición y, por tanto, no es necesario repetirlas aquí[5].

7. Si el Grupo de Trabajo decide que el porteador debe responder frente al cargador de los daños causados por negligencia en el navegación o la administración del buque, deberá considerar si esta política puede establecerse suprimiendo solamente el artículo 4 2) *a*) o si debe agregarse además una disposición afirmativa. Debe señalarse que si se suprime el artículo 4 2) *a*), es posible que los tribunales lleguen al resultado deseado por el Grupo de Trabajo sin necesidad de introducir tal disposición afirmativa: así, como se expone en el informe del Secretario General (párrs. 244 y 245), cuando el demandante (cargador) demuestre que la carga ha llegado al buque en buenas condiciones pero que estaba dañada al llegar a destino, el porteador estará obligado a demostrar que se da una de las excepciones que le exonera de responsabilidad. Si se suprime el artículo 4 2) *a*), el porteador que haya incurrido en negligencia en la navegación o en la administración del buque no caerá dentro de ninguna de las excepciones y, por consiguiente, probablemente deberá responder de los daños. Sin embargo, como se mencionó antes, el Convenio de Bruselas establece las obligaciones del porteador en el artículo 3 y las excepciones a dichas obligaciones en el artículo 4. Actualmente ni el artículo 3 (ni el Convenio de Bruselas en general) establecen ninguna obligación respecto de la navegación y administración del buque y, por tanto, si simplemente se suprime el artículo 4 2) *a*), el resultado deseado, es decir, que el porteador responda de los daños, quedará formulado vagamente. Convendría, pues, que el artículo 3 estableciera una obligación epecífica sobre la navegación y administración del buque, ya que ello estaría en consonancia con la estructura del Convenio y eliminaría las dudas respecto de sus efectos. El texto del nuevo artículo 3 3) podría ser el siguiente:

"3. El porteador navegará y administrará el buque adecuada y cuidadosamente."

2) *Incendio*

8. La segunda disposición del artículo 4 que no concuerda con el principio general de responsabilidad del porteador por culpa figura en el párrafo 2 *b*) que establece la exención de responsabilidad en caso de incendio. Como se indica más detalladamente en el informe del Secretario General (párrs. 163 a 166), el párrafo 2 *b*) supone que el porteador no es respon-

[5] Por ejemplo, en los párrs. 240 a 243.

sable necesariamente de la negligencia de sus agentes que ocasione un incendio. En el caso de las compañías navieras algunos fallos han sostenido que el porteador sólo responderá por la negligencia de un agente u oficial superior[6]. Pero, se acepte o no esta distinción para todos los casos, es evidente que el propietario del buque nunca responderá de la negligencia de todos sus agentes. Esto no se debe a que la peculiaridad de la pérdida o daños causados por incendio exija esta norma especial, pues parece que las consideracionas que deben tenerse en cuenta son las mismas para las pérdidas causadas por incendio que para otro tipo de pérdidas. Es decir, las consideraciones relativas a seguros, economía, equidad y fricción, estudiadas en el informe del Secretario General (párrs. 246 y 178 a 214) parecen afectar igualmente a la responsabilidad por daños causados por incendio que a la responsabilidad derivada de otros tipos de daños. No obstante, debe señalarse que a veces al porteador le resulta difícil o imposible determinar la causa de los incendios a bordo. En el tercer período de sesiones del Grupo de Trabajo se afirmó que en tales casos, sin exceptuar el caso de incendio (y con la carga de la prueba), el porteador en cierto sentido responderá estrictamente de los daños[7]. Sin embargo, generalmente el propietario de la carga se halla en peores condiciones todavía para determinar la causa del incendio a bordo y, en consecuencia, parece que la norma contraria dejaría al propietario de la carga sin recurso, independientemente de la culpa del porteador. En todo caso, si se establece la regla general de que el porteador es responsable por la pérdida o daños de la carga causados por culpa del porteador o de sus agentes, lógicamente debería suprimirse la exención de responsabilidad en caso de incendio.

3) *Navegabilidad durante el viaje*

9. El párrafo 1 del artículo 3 impone al porteador la obligación de poner el buque en estado de navegar, pero limita esta observación con las palabras "antes y al comienzo del viaje".

10. Por tanto, el porteador no quebranta las obligaciones que le impone el párrafo 1 si se deja que el buque no sea navegable después del comienzo del viaje[8], aunque actúe con negligencia. En el derecho vigente, lo más probable es que tal negligencia se considere negligencia en la administración del buque, con lo cual el porteador no será responsable por la pérdida o daños sufridos por la carga.

11. En virtud de las modificaciones propuestas a los artículos 3 y 4, el porteador sería responsable por los daños causados a la carga tanto por negligencia en la administración del buque como por negligencia en el cuidado de la carga. En consecuencia, si se aprueban tales modificaciones, la disposición que limita el deber del porteador a mantener el buque en estado de navegar "antes y al comienzo del viaje" acaso no tenga gran importancia. Lo más probable es que la culpa del porteador que produzca la no navegabilidad del buque durante el viaje sea considerada culpa en la administración o en el cuidado de la carga, por la que el porteador debería responder. Sin embargo, siempre existe la posibilidad de que haya una laguna: por ejemplo, cuando por negligencia el barco no sea navegable y el tribunal declare que tal negligencia no era ni un acto de navegación o de administración del buque ni de cuidado de la carga. Permitir que el porteador no responda por tal acto iría contra una política general que estableciera la responsabilidad del porteador por culpa. Debe pensarse en enmendar el artículo 3 1) para evitar tal laguna. El comienzo del artículo 3 1) podría enmendarse de la forma siguiente:

> "El porteador, antes y al comienzo del viaje y en toda su duración, estará obligado a ejercer una diligencia razonable para:"

4) *Eliminación de las ambigüedades que surgen cuando concurre la culpa del porteador con una excepción del artículo 4*

a) *Introducción*

12. Cuando concurre la culpa del porteador con una de las excepciones establecidas en el artículo 4 *a*) de las Reglas de La Haya, el resultado no es claro. Esto exige una explicación. Examinemos en primer lugar las excepciones *e*) a *o*) que se refieren a las situaciones de fuerza mayor causadas por terceros, a la culpa del cargador, a los vicios de las mercaderías o a la tentativa de salvamento de vidas o bienes en la mar. Normalmente, si una de estas situaciones o excepciones causa la pérdida, el resultado es claro. Así, por ejemplo, si la pérdida o daño de la carga se debe a una demora causada por la restricción de cuarentena, ello no entraña culpa por parte del porteador, y la exención de responsabilidad del porteador establecida en el párrafo 2 *h*) concuerda con el principio de que el porteador sólo es responsable por culpa. Pero supongamos que de algún modo la negligencia del porteador haya causado la cuarentena o supongamos que la negligencia del porteador al almacenar incorrectamente la carga contribuyó a los daños o los aumentó. Las Reglas de La Haya no regulan claramente esta situación. ¿Qué norma debe prevalecer: El artículo 3 que establece las obligaciones del porteador o el artículo 4 2) que establece las excepciones?

13. La opinión común es que en estas situaciones la excepción del artículo 4 2) no exime de responsabilidad al porteador[9]. Cuando concurre la culpa del porteador con una excepción y — por ejemplo, un cargamento de quesos sufre daños debido a los efectos de la cuarentena en un puerto cálido unidos a los efectos del almacenamiento inadecuado de la carga —, generalmente el porteador responderá de la parte de los daños atribuible a su culpa, o de la totalidad de los daños si no puede determinarse dicha parte. Sin embargo, aunque esta es la interpretación común de las excepciones *e*) a *o*) del artículo 4 2), no es universal. Algunas jurisdicciones adoptan la opinión contraria y en otras el resultado es obscuro.

14. Otras excepciones presentan una situación bastante semejante. Así, algunos tribunales han interpretado la excepción *c*) relativa a los peligros, daños o

[6] Tetley, *Marine Cargo Claims* 112 (1965); *Earle v. Stoddart*, 287 U.S. 420, 426 (1932) *Gilmore and Black, The Law of Admiralty* 698 (1957).

[7] Informe del Grupo de Trabajo, párr. 64.

[8] La regla general es que respecto de cada unidad de carga, el viaje comienza cuando el buque zarpa del puerto en que tal unidad fue cargada.

[9] Véase el informe del Secretario General, párrs. 167 a 171, y 267.

accidentes de mar y la excepción *d*) relativa al "acto de Dios" en el sentido de que exigen para su aplicación ausencia de culpa. Estos tribunales han sostenido que a menos que el porteador haya obrado con la debida diligencia para protegerse frente a un peligro determinado, ya sea de la alta mar o de los relámpagos, no se aplicará la excepción y el porteador responderá de los daños[10], pero en otros tribunales el resultado es diferente y obscuro[11].

15. En el tercer período de sesiones del Grupo de Trabajo, la mayoría de los representantes opinaron que la responsabilidad del porteador debía basarse en la culpa y que convenía eliminar y aclarar los puntos obscuros[12]. Las excepciones del presente artículo 4 2), cuando concurren con la culpa del porteador, producen incertidumbre y crean la posibilidad de que haya culpa sin responsabilidad por parte del porteador. A continuación se dan posibles soluciones a este problema. La primera solución consistiría en agregar una disposición que trate las situaciones en que concurra la culpa del porteador con una excepción del artículo 4 2) y que establezca una norma adecuada de responsabilidad en dichos casos. La primera solución, además de agregar tal disposición, dejaría las excepciones del artículo 4 2) en su forma actual. La segunda solución eliminaría todas las excepciones específicas del artículo 4 2).

b) *Primera solución: agregar al artículo 4 una disposición aclaratoria*

16. Podría agregarse al artículo 4, inmediatamente después del párrafo 2) *q*), una nueva disposición[13] como la siguiente:

"Todo ello a reserva, no obstante, de que la existencia de una o más de las excepciones mencionadas no eximirá al porteador de responsabilidad por la pérdida o daños producidos o derivados de ellas si la culpa o falta de la debida diligencia del porteador:

"i) Causó u ocasionó el hecho previsto en la excepción o excepciones; o

"ii) Fue concurrente con el hecho previsto en la excepción o excepciones; sin embargo, el porteador sólo responderá por la parte de la pérdida o daño que sea imputable a su culpa, sin perjuicio de que le incumba la carga de la prueba de qué parte de la pérdida o daño no es imputable a su culpa."

c) *Segunda solución: eliminar las excepciones*

17. Otra manera de eliminar las ambigüedades y dificultades antes mencionadas (en los párrs. 12 a 14) consistiría en eliminar todas las excepciones específicas, dejando solamente una excepción general semejante a la recogida en el actual artículo 4 2) *q*)[14]. Esta excepción general exonera claramente de responsabilidad al porteador por todas las pérdidas o daños que procedan o deriven de cualquier causa, con excepción de la culpa del porteador; parece que esta disposición basta para establecer una política de responsabilidad del porteador por culpa. Las excepciones específicas son superfluas[15]. El artículo 4 2) *q*) elimina el peligro de que el porteador responda de pérdidas o daños no causados por culpa suya. Parece que la solución de eliminar las excepciones específicas es preferible a la primera, ya que ofrece una manera más sencilla y cierta de establecer un sistema general de responsabilidad del porteador por culpa. Dejar en el texto excepciones específicas que son innecesarias puede prestarse a confusiones. (En la parte II (párrs. 21 a 31) de este documento de trabajo, al examinar la carga de la prueba, se verá con más claridad que el establecer excepciones específicas constituye una redundancia y se presta a confusiones.)

18. Si se adopta esta solución, para que la norma que regule la concurrencia de negligencia con una exención de responsabilidad sea clara deberá examinarse la adopción como artículo 4 2) de una disposición como la siguiente:

"2. Cuando en la producción de la pérdida o daños concurra la culpa del porteador con otra causa, el porteador será responsable solamente por la parte de la pérdida o daño atribuible a su culpa, pero le corresponderá la carga de la prueba de qué parte de la pérdida o daños no es atribuible a su culpa."

d) *La expresión "bajo la reserva de" del artículo 3 2)*

19. Cualquiera que sea la solución elegida, debe estudiarse también la modificación del artículo 3 2). Este párrafo, que establece las obligaciones del porteador respecto del cuidado de la carga, recoge la siguiente frase: "bajo la reserva de las disposiciones del artículo 4...". Parece conveniente eliminar las palabras citadas.

20. Esta frase que parece inofensiva puede plantear graves dificultades si se le da un significado independiente. La citada frase puede interpretarse en el sentido de que no tiene ningún valor específico, ya que solamente significa que debe aplicarse el artículo 4. Sin embargo, esto también sería evidente sin necesidad de dicha frase. Por tanto, el argumento de que debe darse significado propio a estas palabras puede llevar a un tribunal a concluir que si el porteador cae dentro de una de las excepciones del artículo 4 2) no está obligado a cuidar la carga con la debida diligencia. Naturalmente, esto iría contra el principio de responsabilidad por culpa. Si se adopta una de las dos soluciones mencionadas es poco probable que muchos tribunales

[10] Véase el informe del Secretario General, párr. 159.

[11] Quedan otras dos disposiciones que deben señalarse: la excepción de vicios ocultos (art. 4 2) *p*)) requiere expresamente que los vicios escapen "a una diligencia razonable". Y el artículo 4 1) que exime al porteador de responsabilidad por pérdida o daños que resulten de la inhabilitación del buque para navegar "a menos que sea imputable a falta de diligencia razonable . . .". Debido a su explícita redacción estas dos disposiciones son las más claras sobre la concurrencia de la culpa del porteador con una exención de responsabilidad.

[12] Informe del Grupo de Trabajo, párr. 69, citado en el párr. 1 *supra*.

[13] El texto de las disposiciones que requiere esta solución y los cambios propuestos en las secciones 1 a 3 *supra* de esta parte del documento de trabajo aparecen *infra* en el párr. 34 (variante A).

[14] El texto de las disposiciones que requiere esta solución aparecen en el párr. 35 *infra* (variante B).

[15] Obsérvese que la excepción del artículo 4 2) 1) "De salvamento o tentativa de salvamento de vidas o bienes en la mar" parece innecesaria, dado que esta acción en sí misma no parece constituir culpa y el porteador sólo es responsable por los efectos de la culpa (artículo 4 2) *q*). Las dudas sobre esta cuestión pueden eliminarse al revisar la disposición sobre desvío de ruta que hace referencia expresa al salvamento de vidas o bienes en la mar.

interpreten de tal forma la frase que comentamos. Pero como la frase no tiene ninguna finalidad y puede prestarse a confusiones, debe estudiarse la posibilidad de eliminarla.

II. Cambios que podrían tenerse en cuenta para la aplicación de un sistema uniforme de carga de la prueba

21. Como se explica con más detalles en el informe del Secretario General (párrs. 167 a 177), el Convenio de Bruselas de 1924 no contiene un sistema unificado de carga de la prueba. Algunas disposiciones contienen sus propias normas expresas sobre la carga de la prueba[16], pero, en su mayor parte, las disposiciones del Convenio no dicen nada al respecto. Como consecuencia, los tribunales han ido estableciendo normas diferentes sobre la carga de la prueba. La norma puede variar según la excepción particular que se invoque o la jurisdicción en que se plantee el caso. En muchas circunstancias, no se sabe cuál es la norma aplicable a la carga de la prueba. Es más, no parece haber ningún principio coherente o racional que pueda servir de fundamento a las diversas normas sobre la carga de la prueba que se emplean actualmente en los casos de los artículos 3 y 4.

22. En el tercer período de sesiones del Grupo de Trabajo, se expresó considerable apoyo a la idea de simplificar y unificar las normas sobre la carga de la prueba y de examinar detenidamente la propuesta sobre ese tema contenido en el párrafo 269 del informe del Secretario General[17]. Según dicha propuesta, se agregaría al artículo 4 2) la siguiente disposición:

"Incumbirá al demandante la carga de probar:

"*a*) Que el demandante es el proprietario de la mercancía o, por alguna razón, tiene derecho a presentar la reclamación;

"b) Que las pérdidas o daños se produjeron en el período en que incumbía la responsabilidad al porteador;

"*c*) La magnitud física de las pérdidas o daños;

"*d*) El valor monetario de las pérdidas o daños.

"Incumbirá al porteador la carga de la prueba respecto de toda otra cuestión: para librarse de responsabilidad el porteador deberá demostrar que ni la falta o connivencia del porteador ni la falta o negligencia de los agentes empleados del porteador causaron las pérdidas o daños ni concurrieron o contribuyeron a ellos."

Esta propuesta se basa en las consideraciones descritas en el informe del Secretario General[18], entre otras la conveniencia de imponer la carga de la prueba a la parte que tenga mayores probabilidades de conocer los hechos — es decir, en general, el porteador. Otra consideración importante es la necesidad de aclarar y simplificar las normas actuales sobre carga de la prueba, que son complicadas e inciertas y que, en consecuencia, provocan gastos inútiles.

23. En esta sesión se analizarán los cambios que deben introducirse en el texto del artículo 4 en caso de que se apruebe la propuesta sobre la carga de la prueba formulada en el párrafo 269 del informe del Secretario General.

24. *Excepciones* e) *a* o). En primer lugar, es necesario considerar las excepciones de los párrafos *e*) a *o*) del artículo 4 en relación con la propuesta unificada sobre la carga de la prueba. Dichas excepciones se refieren a la violencia irresistible de terceros, la culpa del cargador, los vicios de las cosas o la tentativa de salvar vidas o bienes en el mar. No puede hacerse una afirmación única sobre el régimen de carga de la prueba aplicable a todas estas excepciones en todas las jurisdicciones. Es más, la existencia de normas confusas y diversas sobre carga de la prueba en las actuales Reglas de La Haya es una razón importante para modificarlas y simplificarlas. Sin embargo, es corriente la regla de que el porteador tiene la carga de demostrar que le ampara una excepción y, si logra demostrarlo, pasa al propietario de las mercaderías la carga de demostrar que la culpa del porteador causó el hecho previsto en la excepción o produjo la pérdida o el daño en concurrencia con dicho hecho[19].

25. Esta fórmula sobre carga de la prueba es manifiestamente incompatible con la propuesta disposición unificada sobre carga de la prueba. En consecuencia, si se aprobara la disposición propuesta cabrían dos posibilidades análogas a las dos variantes indicadas en la parte I, sección 4 del presente documento de trabajo (párrs. 16 a 18 *supra*).

26. Según la primera variante, se añadiría a la disposición unificada sobre carga de la prueba la aclaración de que se aplica en todos los casos, sea o no aplicable también una de las excepciones del artículo 4 2). Así, podrían agregarse las siguientes palabras subrayadas: "Incumbirá al porteador la carga de la prueba respecto de toda otra cuestión, sea o no aplicable una o más de las disposiciones del artículo 4 2):"[20].

27. Según la segunda variante, podrían eliminarse las excepciones específicas de los incisos *e*) a *o*) del artículo 4 2). Tal vez fuera preferible esta variante. Con una nueva disposición unificada sobre carga de la prueba las excepciones dejarían de tener sentido dentro del régimen de la carga de la prueba. Y si se aprobara el principio de la responsabilidad general por culpa, las excepciones no tendrían ya ningún efecto de fondo sobre la responsabilidad y quedarían subsumidas en una disposición general basada en el actual artículo 4 2) *q*). En consecuencia, las excepciones *e*) a *o*) no cumplirían ya ninguna función.

28. Las disposiciones que no cumplen ninguna función tienden a provocar malas interpretaciones y confusión. Los tribunales que tengan ante sí una cantidad de excepciones específicas se resistirán a llegar a la conclusión de que dichas excepciones carecen de sentido o función. Cabe recordar que dichas excep-

[16] Véase la nota 12, *supra*.

[17] Véase el párrafo 69 *c*) del informe del Grupo de Trabajo citado en el párr. 1 *supra*. En la propuesta que aparece en el informe del Secretario General se introdujeron tres cambios de detalle: la palabra "cargador" se reemplazó por la palabra "demandante"; en el inciso *b*) "el contrato" fue eliminado por innecesario; y se añadieron por razones de claridad las palabras "para librarse de responsabilidad".

[18] Véanse los párrs. 256 a 265.

[19] Informe del Secretario General, párrs. 167 a 171.

[20] En el párr. 34 *infra* aparece esta disposición en un contexto más amplio.

ciones dificultan la puesta en práctica de un sistema general de responsabilidad por culpa del porteador (véanse los párrs. 12 a 14 *supra*). Estas excepciones plantean también dificultades respecto de la carga de la prueba. Parece probable que algunos tribunales traten de atribuir significado a las disposiciones sobre las excepciones, lo que llevaría seguramente a resultados no queridos por los redactores del texto. En consecuencia, si se aprobara la disposición propuesta sobre la carga de la prueba y si se estableciera el régimen de responsabilidad por culpa, debería considerarse seriamente la posibilidad de eliminar las excepciones *e*) a *o*).

29. *Excepciones* c), d) *y* p). En lo que se refiere a la carga de la prueba, la excepción *c*), peligros del mar, y la excepción *d*), fuerza mayor, pueden distinguirse de las excepciones *e*) a *o*) en un aspecto. En algunos casos, se ha interpretado que las dos primeras exigen que el porteador demuestre que no hubo negligencia de su parte para que se le considere encuadrado en una excepción[21]. En consecuencia, la carga de la prueba recae sobre el porteador una vez que el propietario de la carga demuestra la existencia de la pérdida. En la medida en que los tribunales siguieran este principio, no habría incompatibilidad entre estas disposiciones y el sistema de carga de la prueba que se propone. Tampoco habría ninguna incompatibilidad con una política general de responsabilidad basada en la culpa. Ello podría sugerir que las excepciones son inocuas y que podrían quedar intactas. Sin embargo, no se tiene la certeza de que todos los tribunales (ni incluso la mayoría) se atengan a ese principio[22]. En consecuencia, estas disposiciones plantean en realidad los mismos problemas y posibilidades que las excepciones *e*) a *d*). Debe elegirse, pues, entre hacer el añadido sugerido anteriormente a la disposición sobre la carga de la prueba[23] o eliminar los incisos *c*) y *d*). La eliminación de estos incisos parece ser la mejor variante; como disposiciones superfluas y sin función, las excepciones *c*) y *d*) podrían plantear los mismos problemas que las excepciones *e*) a *o*).

30. La excepción de vicio oculto dice: "*p*) De los vicios ocultos que escapan a una diligencia razonable". El texto parece exigir que el porteador demuestre que actuó con una diligencia razonable y, de este modo, le impone la carga de la prueba como condición para que se le aplique la excepción. Sin embargo, basarse en este análisis del texto parece más incierto que basarse en las disposiciones explícitas sobre la carga de la prueba que se han sugerido. Así cabe aquí también elegir entre la adición sugerida anteriormente a la disposición sobre la carga de la prueba y la eliminación del inciso *p*).

31. *Innavegabilidad: artículo 4 1)*. Según el artículo 4 1) el porteador no es responsable de las pérdidas o daños que provengan de la innavegabilidad del buque a menos que ésta sea imputable a una falta de diligencia razonable. El mismo artículo contiene la siguiente disposición expresa sobre la carga de la prueba:

"Siempre que resulte una pérdida o daño de la inhabilitación del buque para navegar, la carga de la prueba en lo que concierne a haber empleado la razonable diligencia, recaerá sobre el porteador o cualquiera otra persona que se prevalga de la exoneración prevista en el presente artículo".

La disposición sobre la carga de la prueba no parece incompatible con el régimen uniforme propuesto. La disposición de fondo no parece ser tampoco incompatible con una política general de responsabilidad basada en la culpa del porteador. Sin embargo, es evidente también que el artículo 4 1) estaría de más si se adoptara el régimen uniforme de carga de la prueba y el principio general de la responsabilidad basada en la culpa. Así, el artículo 4 1) plantea con la mayor claridad posible la cuestión de si debe eliminarse o no una disposición que aparentemente no cumple ninguna función. Las posibilidades de que dicha disposición provoque inconvenientes parecen escasas pero las posibilidades de que resulte útil serían desdeñables. En vista de ello, parece indicado eliminar el artículo 4 1).

32. *La excepción global: artículo 4 2)* 9). El artículo 4 2) *q*) (la excepción general o global) tiene también su propia disposición sobre la carga de la prueba. Al igual que el artículo 4 1), el artículo 4 2) *q*) es compatible con el régimen uniforme propuesto, pero estaría de más si se aprobara dicho régimen. En consecuencia, parece preferible eliminar la disposición sobre carga de la prueba contenida en el artículo 4 2) *q*).

III. Recopilación de distintos cambios posibles propuestos respecto del texto de los artículos 3 y 4

33. En esta parte se enuncian las disposiciones de los artículos 3 y 4 de las Reglas de La Haya que se han examinado en este documento de trabajo y se indican todas las modificaciones propuestas. La variante A contiene las modificaciones propuestas para el caso de que las excepciones específicas (artículo 4-2) *c*) a *p*)) se mantengan en el Convenio. La variante B contiene las modificaciones propuestas para el caso de que se supriman dichas excepciones. En ambas variantes, se incluyen entre corchetes las partes del texto actual del Convenio de Bruselas cuya supresión se propone y se subrayan las adiciones propuestas.

34. *Variante A*

Artículo 3

1. El porteador, antes [*y*] al comienzo del viaje en toda su duración estará obligado a ejercer una diligencia razonable para[24]:

a) Poner el buque en estado de navegar;

b) Armar, equipar y aprovisionar el buque, convenientemente;

c) Preparar y poner en buen estado las bodegas, cámaras frías y frigoríficas y demás lugares del buque en que se carguen las mercancías, para su recepción, transporte y conservación.

[21] Informe del Secretario General, párrafo 173.

[22] Véase *Corte di Cassazione, 4 aprile 1957*, en *Dir. Mar.* 1958, pág. 67 (incumbe al cargador demostrar la negligencia del porteador con arreglo a la excepción de peligros del mar).

[23] Es decir, las palabras "sea o no aplicable una o más de las disposiciones del artículo 4 2)".

[24] Esta propuesta de modificación se examina en los párrafos 9 a 11 *supra*.

2. El porteador, [bajo la reserva de las disposiciones del artículo 4][25] procederá de manera apropiada y cuidadosa a la carga, conservación, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de las mercancías transportadas.

3. El porteador navegará y administrará el buque adecuada y cuidadosamente[26].

Artículo 4

[1. Ni el porteador ni el buque serán responsables de las pérdidas o daños que provengan o resulten de la inhabilitación del buque para navegar, a menos que sea imputable a falta de diligencia razonable por parte del porteador para poner el buque en estado de navegar o para asegurar al buque el armamento, equipo o aprovisionamiento convenientes, o para preparar o poner en buen estado las bodegas, cámaras frías o frigoríficas y todos los demás lugares del buque donde las mercancías se cargan, de manera que sean apropiados para la recepción, transporte y preservación de las mercancías, todo conforme a las prescripciones del artículo 3, párrafo 1. Siempre que resulte una pérdida o daño de la inhabilitación del buque para navegar, la carga de la prueba en lo que concierne a haber empleado la razonable diligencia, recaerá sobre el porteador o cualquier otra persona que se prevalga de la exoneración prevista en el presente artículo][27].

[2.] *1.* Ni el porteador ni el buque serán responsables por pérdida o daño que resulten o provengan:

[a) De actos, negligencia o falta del capitán, marinero, piloto o de los empleados del porteador en la navegación o en la administración del buque;][28]

[b) De incendio, a menos que haya sido ocasionado por hecho o falta del porteador;][29]

[c)] *a)* De peligros, daños o accidentes de mar o de otras aguas navegables;

[d)] *b)* De un "acto de Dios"

[e)] *c)* De hechos de guerra;

[f)] *d)* Del hecho de enemigos públicos;

[g)] *e)* De detención o embargo por soberanos, autoridades o gentes, o de un embargo judicial;

[h)] *f)* De restricción de cuarentena;

[i)] *g)* De acto u omisión del cargador o propietario de las mercancías o de su agente o representante;

[j)] *h)* De huelgas o lock-outs, o de paros o de trabas impuestos total o parcialmente al trabajo por cualquier causa que sea;

[k)] *i)* De motines o perturbaciones civiles;

[l)] *j)* De salvamento o tentativa de salvamento de vidas o en la mar;

[m)] *k)* De disminución en volumen de peso, o cualquier otra pérdida o daño resultantes de vicio oculto, naturaleza especial o vicio propio de la mercancía;

[n)] *l)* De una insuficiencia de embalaje;

[o)] *m)* De una insuficiencia o imperfección de las marcas;

[p)] *n)* De los vicios ocultos que escapan a una diligencia razonable;

[q)] *o)* De cualquier otra causa que no proceda de hecho o falta del porteador o de hecho o falta de los agentes o empleados del porteador; [pero la carga de la prueba incumbirá a la persona que reclame el beneficio de esta excepción y a ella corresponderá demostrar que ni la falta personal ni el hecho del porteador, ni la falta o el hecho de los agentes o empleados del porteador, han contribuido a la pérdida o al daño][30].

Todo ello a reserva, no obstante, de que la existencia de una o más de las excepciones mencionadas no eximirá al porteador de responsabilidad por la pérdida o daños producidos o derivados de ellas si la culpa o falta de la debida diligencia del porteador:

i) *Causó u ocasionó el hecho previsto en la excepción o excepciones; o*

ii) *Fue concurrente con el hecho previsto en la excepción o excepciones; sin embargo, el porteador sólo responderá por la parte de la pérdida o daño que sea imputable a su culpa, sin perjuicio de que le incumba la carga de la prueba de qué parte de la pérdida o daño no es imputable a su culpa*[31].

2. Incumbirá al cargador la carga de probar:

a) Que el demandante es el propietario de la mercancías o, por alguna razón, tiene derecho a presentar la reclamación;

b) Que las pérdidas o daños se produjeron en el período en que incumbía la responsabilidad al porteador;

c) La magnitud física de las pérdidas o daños;

d) El valor monetario de las pérdidas o daños.

Incumbirá al porteador la carga de la prueba respecto de toda otra cuestión; sea o no aplicable una o más de las disposiciones del artículo 4 2) para librarse de responsabilidad el porteador deberá demostrar que ni la falta o connivencia del porteador ni la falta o negligencia de los agentes empleados del porteador causaron las pérdidas o daños ni concurrieron o contribuyeron a ellos[32].

35. *Variante B*

Artículo 3

1. El porteador, antes y al comienzo del viaje *y en toda su duración,* estará obligado a ejercer una diligencia razonable para[33]:

[25] Esta propuesta de supresión se examina en los párrafos 19 y 20 *supra.*

[26] Esta propuesta de adición se examina en el párrafo 7 *supra.*

[27] Esta propuesta de supresión se examina en el párr. 31 *supra.*

[28] Esta propuesta de supresión se examina en los párrs. 6 y 7 *supra.*

[29] Esta propuesta de supresión se examina en el párr. 8 *supra.*

[30] Esta propuesta de supresión se examina en el párr. 32 *supra.*

[31] Esta propuesta de adición se examina en los párrafos 12 a 16 *supra.*

[32] Estas propuestas de adición se examinan en los párrs. 21 a 23 y 26 *supra.*

[33] Esta propuesta de modificación se examina en los párrs. 9 a 11 *supra.*

a) Poner el buque en estado de navegar;

b) Armar, equipar y aprovisionar el buque, convenientemente;

c) Preparar y poner en buen estado las bodegas, cámaras frías y frigoríficas y demás lugares del buque en que se carguen las mercancías, para su recepción, transporte y conservación.

2. El porteador [bajo la reserva de las disposiciones del artículo 4][34] procederá de manera apropiada y cuidadosa a la carga, conservación, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de las mercancías transportadas.

3. *El porteador navegará y administrará el buque adecuada y cuidadosamente*[35].

Artículo 4[36]

[2.] *1.* Ni el porteador ni el buque serán responsables por pérdida o daño [que resulten o provengan:]

[q) De cualquier otra] *dimanantes de cualquier* causa que no proceda del hecho o falta del porteador o de hecho o falta de los agentes o empleados del porteador; [pero la carga de la prueba incumbirá a la persona que reclame el beneficio de esta excepción y a ella corresponderá demostrar que ni la falta personal ni el hecho del porteador ni la falta o el hecho de los agentes o empleados del porteador, han contribuido a la pérdida o al daño][37].

2. *Cuando la culpa del porteador concurra con otra causa en producir la pérdida o el daño, el porteador sólo responderá por la parte de la pérdida o daño que sea imputable a su culpa, sin perjuicio de que le incumba la carga de la prueba de qué parte de la pérdida o daño no es imputable a su culpa.*

3. *Incumbirá al demandante la carga de probar:*

a) *Que el demandante es el propietario de las mercancías o, por alguna razón, tiene derecho a presentar la reclamación;*

b) *Que las pérdidas o daños se produjeron en el período en que incumbía la responsabilidad al porteador;*

c) *La magnitud física de las pérdidas o daños;*

d) *El valor monetario de las pérdidas o daños.*

Incumbirá al porteador la carga de la prueba respecto de toda otra cuestión; para librarse de responsabilidad el porteador deberá demostrar que ni la falta o connivencia del porteador ni la falta o negligencia de los agentes empleados del porteador causaron las pérdidas o daños ni concurrieron o contribuyeron a ellos[38].

[34] Esta propuesta de supresión se examina en los párrs. 19 y 20 *supra*.

[35] Esta propuesta de adición se examina en el párr. 7 *supra*.

[36] Se suprimen los párrafos 1) y los incisos *a*) a *p*) del párrafo 2) del artículo 4. Estas propuestas de supresión se examinan en los párrs. 17, 24 y 27 a 31 *supra*. El texto completo de los artículos 3 y 4 en el párr. 4 *supra*, nota 4.

[37] Esta propuesta de modificación se examina en el párr. 32 *supra*.

[38] Esta propuesta de modificación se examina en los párrs. 21 a 23 *supra*.

IV. Principios de responsabilidad basados en las convenciones aplicables a otros medios de transportes de mercaderías

A. *Introducción*

36. El informe del Secretario General describe los fundamentos de la responsabilidad y los sistemas de carga de la prueba de los principales instrumentos relativos al transporte internacional de carga de ferrocarril, carretera y aire[39]. Estos instrumentos son la Convención para la unificación de determinadas reglas relativas al transporte aéreo internacional (la Convención de Varsovia)[40], el Convenio Internacional relativo al transporte de mercaderías por ferrocarril (el Convenio CIM)[41] y la Convención sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercaderías por Carretera (la Convención CMR)[42]. Los principios de las disposiciones sobre responsabilidad de los tres instrumentos son muy similares. Un artículo enuncia lo que parece ser una regla de responsabilidad estricta, que aparentemente hace responsable al porteador por toda pérdida o daño de las mercaderías durante el período del transporte. Sin embargo, un segundo artículo reduce en realidad la responsabilidad del porteador siguiendo un principio análogo al de la culpa o negligencia. Por ejemplo, el artículo 18 1) de la Convención de Varsovia dispone:

> "El transportador será responsable del daño causado por destrucción, pérdida o avería de equipajes registrados o de mercancías, cuando el acontecimiento que ocasionó el daño se haya producido durante el transporte aéreo."

Y el artículo 20 1) limita la norma amplia de la siguiente manera:

> "El transportador no será responsable si prueba que él y sus representantes adoptaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible adoptarlas."

Se ha interpretado que la redacción del artículo 20 1) sólo exige que se observe el principio de la razonable diligencia[43].

B. *Disposiciones de fondo basadas en otras convenciones internacionales*

37. Si se siguiera el criterio de las tres convenciones mencionadas para enmendar el artículo 3 1) de las Reglas de La Haya, que impone al porteador el deber de proporcionar un buque navegable, y el artículo 3 2), que exige al porteador, entre otras cosas, que proceda de manera cuidadosa a la carga, estiba y descarga de mercaderías, deberían suprimirse ambos. En su lugar, debería introducirse un nuevo artículo 3 1) análogo al siguiente:

> "El porteador será responsable por toda pérdida o daño de las mercaderías transportadas que se produzca mientras éstas estén a su cargo."

38. Esta disposición se basa en el artículo 17 1) de la Convención CMR pero no sería muy distinta si

[39] Informe del Secretario General, párrs. 215 a 230.

[40] Véase informe del Secretario General, párrs. 216 a 221.

[41] Id., párrs. 222 a 226.

[42] Id., párrs. 227 a 230.

[43] Véase el informe del Secretario General, párrs. 217 y 218.

se basara en las disposiciones correspondientes del Convenio CIM o de la Convención de Varsovia[44].

39. Podrían suprimirse también los párrafos 1) y 2) del artículo 4 e introducirse en su lugar una disposición de una de las tres convenciones, redactada como sigue:

"Sin embargo, el porteador no será responsable si

"a) [Aire: Convención de Varsovia] "él o sus agentes han tomado todas las medidas necesarias para evitar los daños o si les ha sido imposible a él o a ellos tomar tales medidas";

"*b*) [Ferrocarril: Convenio CIM] la pérdida o el daño fue el resultado de "circunstancias que el [porteador]. . . no pudo evitar y cuyas consecuencias no pudo impedir";

"c) [Carretera: Convención CMR] la pérdida o daño fueron el resultado de "circunstancias que el porteador no pudo evitar y cuyas consecuencias no pudo impedir"[44a]."

C. *La carga de la prueba*

40. Las tres convenciones adoptan la regla general de que la carga de la prueba incumbe al porteador. Hay ciertas excepciones a esta regla general, descritas en el informe del Secretario General[45], que varían de una convención a otra y se basan presumiblemente en las condiciones particulares de cada tipo de transporte. El sistema unificado de carga de la prueba propuesto en el párrafo 269 del informe de Secretario General coincide con el régimen de las tres convenciones en imponer la carga de la prueba al porteador como regla general. El párrafo 269 difiere de las tres convenciones tanto como éstas difieren entre sí, es decir, en las excepciones particulares a la regla general sobre la carga de la prueba. No parece haber ninguna buena razón para que se adopten aquí las excepciones particulares del transporte por aire, por ferrocarril o por carretera. Probablemente estos detalles deberían depender de las condiciones y prácticas de cada medio particular de transporte. Sin embargo, el párrafo 269, al imponer en general al porteador la carga de la prueba, se ajusta exactamente al principio básico de las disposiciones sobre la carga de la prueba de las tres convenciones.

D. *Recopilación de disposiciones sobre la responsabilidad del porteador basadas en las demás convenciones internacionales*

41. En esta sección se anuncian las disposiciones de fondo propuestas respecto de la responsabilidad del porteador, basadas en la Convención de Varsovia, en la Convención CMR y en el Convenio CIM. En la segunda parte de la disposición se ofrecen dos variantes, una basada en la Convención de Varsovia, la otra en la Convención CMR y el Convenio CIM. La disposición unificada sobre carga de la prueba (que aparece en el párrafo 4) está tomada del proyecto propuesto en la parte II de este documento de trabajo. Se observará que este proyecto de disposición sobre la carga de la prueba se ajusta al proyecto propuesto en en párrafo 269 del informe del Secretario General.

42. *Variante C*

"3. El porteador será responsable por toda pérdida o daño de las mercaderías transportadas que se produzca mientras éstas estén a su cargo"[46].

"Sin embargo, el porteador no será responsable si

"*a*) [Variante C 1), basada en la Convención de Varsovia] "él o sus agentes han tomado todas las medidas necesarias para evitar los daños o si les ha sido imposible a él o a ellos tomar tales medidas";

b) [Variante C 2), basada en el Convenio CIM y en la Convención CMR] "la pérdida o daño fueron el resultado de circunstancias que el porteador no pudo evitar y cuyas consecuencias no pudo impedir"[47].

"4. Incumbirá al demandante la carga de probar:

"*a*) Que el demandante es el propietario de la mercancía o, por alguna razón, tiene derecho a presentar la reclamación;

"*b*) Que las pérdidas o daños se produjeron en el período en que incumbía la responsabilidad al porteador;

"*c*) La magnitud física de las pérdidas o daños;

"*d*) El valor monetario de las pérdidas o daños.

"Incumbirá al porteador la carga de la prueba respecto de toda otra cuestión; para librarse de responsabilidad el porteador deberá demostrar que ni la falta o connivencia del porteador ni la falta o negligencia de los agentes empleados del porteador causaron las pérdidas o daños ni concurrieron o contribuyeron a ellos"[48].

E. *Comparación de las normas basadas en otras convenciones relativas al transporte con las disposiciones basadas en las Reglas de La Haya*

43. Las reglas sobre responsabilidad de las tres convenciones parecen ser en efecto muy similares a las normas sobre responsabilidad sugeridas anteriormente en este documento. Esencialmente, todas parecen basarse en un sistema de responsabilidad basada en la culpa. Sin embargo, los enfoques son diferentes. Las tres convenciones enuncian, en primer lugar, una regla simple sobre la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercaderías transportadas durante el período pertinente y, en segundo lugar, establecen una excepción general que parece reducir la responsabilidad del porteador según el principio de la culpa.

44. El sistema de responsabilidad descrito anterior-

[44] Se observará que este proyecto de disposición omite las referencias a la demora que aparecen en las convenciones CMR y CIM. Ello se debe a que los efectos de la demora pueden ser considerados por separado.

[44a] Tanto el Convenio CIM como la Convención CMR eximen al porteador de responsabilidad por pérdida o daño derivado de "riesgos especiales inherentes" a determinadas circunstancias. Véase el informe del Secretario General, párrs. 222 (nota 186) y 229 (nota 190). Algunas de estas circunstancias son análogas al transporte de mercaderías sobre cubierta y el transporte de animales vivos, temas considerados en la tercera reunión del Grupo de Trabajo. En las disposiciones especiales que requieran tratamiento particular podrían preverse disposiciones que complementaran las normas en que se estableciera el fundamento de la responsabilidad.

[45] Véase el informe del Secretario General, párrs. 225 a 226 y 230.

[46] Esta propuesta de disposición se examina en los párrs. 36 a 38 *supra*.

[47] Estas variantes se proponen en el párr. 39 *supra*.

[48] Esta propuesta de disposición se examina en los párrs. 21 a 23 y 40 *supra*.

mente en este documento, al que podría denominarse sistema modificado de las Reglas de La Haya, tiene una estructura bastante distinta. Este sistema enuncia las obligaciones de los porteadores y de una manera mucho más limitada que las normas generales iniciales de las tres convenciones. El sistema modificado de las Reglas de La Haya sólo exige que el porteador actúe con la "debida diligencia" para hacer que el buque sea navegable y que proceda adecuada y cuidadosamente a la custodia de las mercaderías y a la navegación y administración del buque. Así, el artículo 4, al excusar al porteador de los daños que se producen sin culpa ni negligencia, puede considerarse como una reafirmación de las expresiones "debida diligencia" y "de manera apropiada y cuidadosa" y no como una excepción.

45. Sin duda, ambos sistemas van en la misma dirección — es decir hacia el principio de la responsabilidad basada en la culpa — y parecen llegar aproximadamente al mismo resultado. Es difícil decir cual sistema exigiría al porteador una obligación más estricta de actuar con diligencia o si habría alguna diferencia en este sentido.

46. Puede ser difícil predecir las interpretaciones que los tribunales marítimos darían a las palabras de las tres convenciones. El proyecto basado en las Reglas de La Haya, por apartarse menos de los textos legales tradicionales, suscitaría menos dudas en cuanto a cómo han de interpretarlo los tribunales en el contexto del transporte de mercaderías por mar.

47. En cambio, la adopción del sistema de una de las tres convenciones podría facilitar la celebración de contratos para operaciones de transporte combinado y la preparación de normas uniformes aplicables a tales contratos. Con los regímenes existentes, los intentos de unificación de las nomas sobre responsabilidad tropiezan con serias deficultades a causa de las diferencias existentes entre las normas de responsabilidad aplicables a los distintos medios de transporte. En la medida en que las normas sobre responsabilidad relativas a transporte de mercaderías por mar puedan aproximarse a las normas de otros tipos de transporte, podrían aliviarse estos problemas[49].

[49] Véase el informe del Grupo de Trabajo, párr. 63.

3. *Documento de trabajo preparado por la Secretaría, anexo II al informe del Grupo de Trabajo (A/CN.9/74*): cláusulas de arbitraje en los conocimientos de embarque*

Introducción

1. En su tercer período de sesiones el Grupo de Trabajo consideró la cuestión de las cláusulas de arbitraje en los conocimientos de embarque. El Grupo de Trabajo apoyó en general la inclusión en las Reglas de La Haya[1] de una disposición destinada a reglamentar los lugares en que podrían celebrarse procedimientos arbitrales[2].

2. El Grupo de Trabajo consideró las propuestas reproducidas en el informe del Secretario General sobre "Responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque"[3] y las propuestas adicionales hechas por los miembros del Grupo de Trabajo durante el período de sesiones[4].

3. Para facilitar esta nueva consideración de la cuestión de las cláusulas de arbitraje en los conocimientos de embarque se analizarán y compararán en este documento de trabajo las distintas propuestas presentadas[4a].

4. Los problemas de que se ocupaban los proyectos de propuestas sobre arbitraje eran similares a los examinados en relación con las cláusulas de elección del foro judicial. (Véanse en especial los párrafos 75 a 85 del informe del Secretario General.) En el Informe del Secretario General se señalaba que las cláusulas de elección del foro en los conocimientos de embarque son preparadas generalmente por los porteadores con el propósito de colocarse en una posición ventajosa en la presentación de excepciones frente a las demandas de los propietarios de la carga. Se ha sostenido que, para los propietarios de la carga, el lugar indicado en el conocimiento de embarque para entablar una acción suele ser tan inconveniente que obstruye la cabal y adecuada presentación y trámite de sus demandas. Los objetivos en que se basaron las propuestas provisionales formuladas en relación con las cláusulas de elección del foro eran: "1) reducir al mínimo los inconvenientes relacionados con el lugar en que se someterá la controversia a arreglo judicial; 2) reducir al mínimo la oportunidad de eludir las disposiciones protectoras establecidas en el Convenio"[5]. Cabe señalar que en su tercer período de sesiones el Grupo de Trabajo redactó una disposición sobre las cláusulas de elección del foro para hacer frente a los problemas planteados en el Informe del Secretario General[6].

* 12 de octubre de 1972.

[1] Las referencias a las "Reglas de La Haya" o "el Convenio" aluden al Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento, 1924, Sociedad de las Naciones, *Treaty Series*, vol. CXX, pág. 157, No. 2764, reproducido en el *Registro de texto de convenciones y otros instrumentos relativos al derecho mercantil internacional*, vol. II, cap. II, 1 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.73.V.3).

[2] Informe del Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo sobre su tercer período de sesiones (en adelante Informe del Grupo de Trabajo), A/CN.9/63, párr. 52, Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV.

[3] En adelante, informe del Secretario General, A/CN.9/63/Add.1, párrs. 127 a 149, Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV, anexo.

[4] Informe del Grupo de Trabajo, párrs. 53 a 55.

[4a] Cabe señalar que en un momento apropiado será preciso considerar las relaciones entre las reglas sobre arbitraje y el derecho del demandante a embargar el buque como medida provisional o de protección para asegurar el pago de cualquier cantidad que pueda concederse al demandante en el arbitraje. Podrían considerarse disposiciones comparables a las desarrolladas en el contexto de las cláusulas relativas a la elección del foro judicial en los párrs. 39 3), 47 y 48 del informe del Grupo de Trabajo.

[5] Informe del Secretario General, párr. 97.

[6] Informe del Grupo de Trabajo, párr. 39, inciso 3.

II. Proyectos de propuestas

5. A fin de lograr un desarrollo ordenado del tema este documento de trabajo se ocupará en primer término de los proyectos de propuestas que limitarían en menor grado la libertad de la parte (habitualmente el porteador) que prepara el conocimiento de embarque para elegir el lugar donde pueden iniciarse procedimientos arbitrales.

A. *Disposición que permite la inclusión de cláusulas de arbitraje en los conocimientos de embarque, limitando en la menor medida posible la elección del lugar del arbitraje.*

6. El siguiente proyecto fue presentado en el tercer período de sesiones del Grupo de Trabajo:

[Proyecto de propuesta A]

"No obstante lo dispuesto en el artículo anterior [... relativo a cuestiones de jurisdicción ...] se admitirán cláusulas compromisorias en un contrato de transporte siempre que el arbitraje estipulado tenga lugar en un Estado contratante y aplique las normas [sustantivas] del presente Convenio"[7].

7. El proyecto de propuesta A parecería tener dos elementos principales: *a*) la inclusión específica en las Reglas de La Haya del principio de la validez de las cláusulas de arbitraje en los conocimientos de embarque; *b*) el hecho de asegurar la aplicación de las Reglas de La Haya en todos los procedimientos arbitrales.

8. Este proyecto de propuesta permitiría que se eligiera cualquier lugar para el arbitraje siempre que este lugar estuviera en el territorio de un Estado contratante[8]. No parece que esta disposición se haya ideado teniendo presente la cuestión de la conveniencia de las partes. La medida en que esta disposición limitaría el lugar del arbitraje dependería del progreso de las ratificaciones y adhesiones. En los primeros años, cuando pocos Estados hubieran ratificado el Convenio, la disposición restringiría la libertad de los redactores del conocimiento de embarque para elegir un lugar determinado. En etapas posteriores, la disposición tendría poco efecto en cuanto al control del lugar del arbitraje se refiere.

9. Cabe señalar que en la disposición sobre las cláusulas de elección de foro aprobada por el Grupo de Trabajo se incluyó un requisito en el sentido de que sólo pueden ejercerse las acciones ante tribunales en un Estado contratante. Sin embargo, se cuestionó en el Grupo de Trabajo la inclusión de este requisito (informe, párr. 44) y se observó que podría ser contraproducente para la finalidad perseguida por la propuesta que consiste en dar al actor la posibilidad de escoger entre varias jurisdicciones para ejercer la acción. Además, com se indicó antes, se ha aducido que, dado que puede esperarse que el nuevo Convenio tarde algún tiempo en obtener amplia aceptación, el requisito de que todo procedimiento de arbitraje se realice en un Estado contratante significaría que los lugares donde podría efectuarse el arbitraje estarían muy limitados. Podrían así excluirse los lugares que resultarían más convenientes para las partes. Al evaluar esta disposición acaso fuera útil prestar más atención a la conexión entre el lugar del arbitraje y la medida en que el árbitro aplica las reglas del Convenio. Se observará que los demás proyectos de propuestas presentados al Grupo de Trabajo emplean una técnica diferente para lograr la aplicación de las normas del Convenio por los árbitros; estas propuestas disponen que debe indicarse en el contrato que el árbitro aplicará las disposiciones de las Reglas de La Haya[9].

B. *Disposición que limita los lugares donde puede celebrarse el arbitraje pero que impone muy pocas restricciones al poder del órgano o persona designados en la cláusula compromisoria para elegir el lugar del arbitraje*

10. Dos proyectos de propuestas limitan el número de posibles lugares donde puede celebrarse el arbitraje. Sin embargo, no imponen ninguna restricción al poder de la persona o el órgano designados en la cláusula compromisoria para elegir el lugar del arbitraje.

11. La primera de estas propuestas fue formulada por un miembro del Grupo de Trabajo[10] y es como sigue:

[Proyecto de propuesta B]

"No obstante lo dispuesto en el artículo anterior [... relativo a cuestiones de jurisdicción ...] se admitirán cláusulas compromisorias en un contrato de transporte siempre que se estipule en ellas que el órgano arbitral o los árbitros designados en el contrato:

"*a*) Aplicarán las normas [sustantivas] del presente Convenio,

"*b*) Celebrarán el procedimiento [de arbitraje] dentro de un Estado contratante, en uno de los lugares mencionados en el [citado] artículo [...] o en el lugar que elijan tal órgano arbitral o tales árbitros"[11].

12. De conformidad con la primera parte del inciso *b*) del proyecto de propuesta B se permitiría la elección por el órgano arbitral o los árbitros designados en el contrato[12] de cualquier lugar permisible para la celebración del arbitraje conforme a la enumeración de la disposición relativa a la elección del foro[13]. Es de presumir que se incluiría, pues, el establecimiento principal del demandado (el porteador). Sin embargo, parecería que, a diferencia del anteproyecto sobre elección del foro aprobado por el Grupo de Trabajo, el proyecto de propuesta B no permitiría al demandante

[7] Párr. 54, *"Primera variante"*. Una nota a este proyecto decía: "Véase el artículo 32 del Convenio de Varsovia (párr. 134 del informe del Secretario General) y proyecto de propuesta E (párr. 147 del informe)".

[8] El mismo requisito puede encontrarse en los proyectos de propuestas B y E, *infra*.

[9] Esta técnica se emplea en el inciso *a*) del proyecto de propuesta B, *infra* y en el párr. 2 del proyecto de propuesta E, *infra*.

[10] En el informe del Grupo de Trabajo (párr. 55) esta propuesta era una variante a la propuesta que figura en este Documento de Trabajo como proyecto de propuesta A.

[11] Informe del Grupo de Trabajo, párr. 54, "Segunda variante".

[12] Parecería que el proyecto de propuesta presume que el contrato designaría siempre un órgano arbitral o árbitros.

[13] Véase el anteproyecto propuesto sobre elección del foro, informe del Grupo de Trabajo, párr. 39.

elegir cualquiera de los lugares permisibles enumerados en el momento en que se inicia su acción[14].

13. El proyecto de propuesta B, conforme se indica en la segunda parte de su inciso *b*), da libertad al órgano o persona seleccionado en la cláusula de arbitraje para decidir el lugar en que se realizarán los procedimientos arbitrales. Un argumento en favor de que se dé a la persona u órgano encargado de la designación esta libertad es que habitualmente el órgano o persona encargado de la designación tendrá en cuenta la conveniencia de ambas partes[15]. Podría plantearse un problema de interpretación cuando el contrato indicara el arbitraje por un órgano que, de acuerdo con sus propias normas (o legislación), funcionara en un lugar determinado[16]. Si este órgano no tiene la facultad de seleccionar el lugar, teniendo en cuenta la conveniencia de las partes, podría preguntarse si el lugar de arbitraje ha sido "elegido" por ese órgano. En cualquier caso parecería que la selección de ese órgano en el contrato presentaría problemas de política comparables a la designación del lugar del arbitraje en el contrato.

14. El requisito de que los procedimientos arbitrales se celebren dentro de un Estado contratante introduciría un problema similar al analizado antes en el párrafo 9 en relación con el proyecto de propuesta A.

15. El segundo proyecto de propuesta que sigue las pautas expuestas en el párrafo 12 *supra* es una fusión de los proyectos de propuesta D y E del informe del Secretario General (párrafos 141 y 147). El proyecto de propuesta es como sigue:

[Proyecto de Propuesta C]

"1. El contrato de transporte sólo podrá contener una cláusula de arbitraje si dicha cláusula dice[17] que en el procedimiento arbitral se aplicará el presente Convenio.

"2. Los procedimientos arbitrales iniciados de conformidad con la cláusula de arbitraje de un contrato de transporte deberán celebrarse:

"[a) dentro del Estado del domicilio o del lugar de residencia permanente del demandante, si el demandado tiene un establecimiento en dicho Estado; o][17a]

"*b*) Dentro del Estado del lugar en que las mercaderías fueron entregadas al porteador; o

"*c*) Dentro del Estado del lugar designado para su entrega al consignatario; o

"*d*) En el lugar elegido por el órgano o la persona designada en las estipulaciones relativas al arbitraje del contrato de transporte.

"3. Después de plantearse un conflicto, las partes podrán convenir en elegir el territorio de cualquier Estado como lugar de arbitraje."

16. En la práctica, dado que ni el proyecto de propuesta B ni el proyecto de propuesta C establecen ninguna limitación en cuanto al órgano o persona encargado de la designación, parecería que las limitaciones enunciadas en los proyectos de propuestas podrían eludirse por medio del empleo de un órgano o persona encargado de la designación. En este sentido parecería existir una diferencia importante entre el proyecto de propuesta B y el proyecto de propuesta C por cuanto el último no incluye el establecimiento principal del porteador entre los lugares en que podrían realizarse los procedimientos arbitrales. Sin embargo, como se ha señalado antes, esta restricción podría evitarse recurriendo a un órgano o persona encargado de la designación.

C. *Disposición que especifica los distintos lugares en que puede celebrarse el arbitraje*

17. Este anteproyecto es una fusión de los proyectos de propuesta C y E, reproducidos en los párrafos 136 y 147 del Informe del Secretario General. Se observará que esta disposición limitaría los lugares de arbitraje de posible elección por el contrato de transporte o por un órgano de procedimiento especificado en el contrato. El proyecto es como sigue:

[Proyecto de propuesta D]

"1. El contrato de transporte sólo podrá contener una cláusula de arbitraje si dicha cláusula dice[18] que en el procedimiento arbitral se aplicará el presente Convenio.

"2. Los procedimientos arbitrales iniciados de conformidad con la cláusula de arbitraje de un contrato de transporte deberán celebrarse en un Estado en cuyo territorio esté situado:

"[*a*) El domicilio o el lugar de residencia permanente del demandante, si el demandado tiene un establecimiento en dicho Estado; o][18a]

"*b*) El lugar en que las mercaderías fueron entregadas al porteador; o

"*c*) El lugar designado para su entrega al consignatario.

"3. Después que haya surgido una controversia las partes podrán elegir por acuerdo el territorio de cualquier Estado como lugar de arbitraje."

18. El objetivo básico del proyecto de propuesta D, al igual que los proyectos de propuestas B y C, es proteger al propietario de la carga para que no tenga que iniciar procedimientos arbitrales en un lugar que le resulte inconveniente. Sin embargo, este proyecto de propuesta deja menos libertad en el contrato para ele-

[14] Se presume que este proyecto de propuesta contendría una cláusula que excluiría la opción establecida por la disposición sobre elección del foro aprobada por el Grupo de Trabajo: "*e*) un lugar designado en el contrato de transporte". En el contexto del proyecto de propuesta B, esta cláusula debilitaría más el anteproyecto.

[15] Informe del Secretario General, párrs. 138 y 140.

[16] Informe del Secretario General, nota 118.

[17] Podrían añadirse las siguientes palabras. "o si de algún otro modo se establece en el contrato de transporte . . ." Esto permitiría el empleo de cláusulas de arbitraje en los conocimientos de embarque en los casos en que la elección específica del Convenio no se hace en la cláusula de arbitraje pero sí en una cláusula principal que los tribunales pudieran considerar aplicable al arbitraje o que se refiriera en sí misma al arbitraje.

[17a] Esta cláusula se coloca entre corchetes a causa de que, de incluirse, podrían plantearse varios problemas; estos problemas se examinan en el informe del Secretario General en relación con las cláusulas de elección del foro (párr. 116). Se recordará que el Grupo de Trabajo no incluyó esta disposición en su proyecto de cláusulas de elección del foro (párr. 39 3)).

[18] Véase la nota 17 *supra* donde se sugiere que se añadan las siguientes palabras: "o si de algún otro modo se establece en el contrato el transporte . . .".

[18a] Véase la nota 17a *supra*.

gir lugar de arbitraje, pues la selección debe hacerse entre lugares que tienen alguna conexión con la transacción y resultan probablemente convenientes para el demandante. El informe del Secretario General se ocupa en el párrafo 137 de las razones por las que es conveniente que no se incluya el establecimiento principal del porteador entre los lugares permitidos en el párrafo 2 del proyecto de propuesta D. Se señalan a la atención las protestas en el sentido de que el porteador especifica habitualmente en los conocimientos de embarque tipo que todas las reclamaciones deben presentarse ante los tribunales del establecimiento del porteador[19].

19. El establecimiento principal del porteador o cualquier otro lugar que esté fuera de los lugares permitidos en el párrafo 2 del proyecto de propuesta D pueden, de conformidad con el párrafo 3, ser seleccionados por las partes una vez planteada la controversia. Este tipo de acuerdo no estaría sujeto a los abusos de los contratos de adhesión pues el demandante tendría oportunidad de negociar lo relativo al lugar de arbitraje[20]. Del mismo modo, si un órgano o persona designado en el contrato desea que los procedimientos arbitrales se realicen en un lugar diferente de los establecidos en el párrafo 2 del proyecto de propuesta D, puede pedirse a las partes en la controversia que convengan en seleccionar el lugar deseado por el órgano o persona encargado de la designación[21]. En la práctica, incluso si el conocimiento establece un lugar de arbitraje diferente de los lugares enumerados en el párrafo 2 del proyecto de propuesta D, el demandante puede decidir que le resulta conveniente realizar el arbitraje en el lugar designado. Este puede ser el caso en particular cuando la compañía aseguradora del demandante se has subrogado en la demanda. En esas circunstancias parecería que las partes podrían convenir el lugar deseado por ambas sobre la base del párrafo 3 del proyecto de propuesta D.

D. *Disposición que especifica los distintos lugares en que, a opción del demandante, puede celebrarse el arbitraje*

20. Una disposición presentada durante el período de sesiones del Grupo de Trabajo refleja la opinión de que el enfoque de las cláusulas de arbitraje debe ser igual al adoptado por el Grupo de Trabajo con respecto a las cláusulas de elección del foro[22]. Este proyecto de propuesta dice:

[Proyecto de propuesta E]

"1. Para toda diferencia que se suscite en relación con el contrato de transporte podrá preverse, de conformidad con la cláusula compromisoria de este contrato, un procedimiento arbitral. Tal procedimiento podrá tener lugar, a opción del demandante, en un Estado contratante en cuyo territorio se encuentre situado:

"*a*) El establecimiento principal del porteador o la sucursal o agencia del mismo por intermedio de la cual se ha celebrado el contrato de transporte; o

"*b*) El lugar en donde el porteador se ha hecho cargo de las mercancías; o

"*c*) El lugar previsto en el contrato para la entrega de las mercancías al destinatario; o

"*d*) El lugar designado en el contrato de transporte [o elegido por la persona o el organismo designado en la cláusula compromisoria].

"2. La clásula compromisoria deberá estipular que el árbitro designado ha de aplicar el presente Convenio; de otro modo, tal cláusula será nula y sin efectos.

"3. Una vez surgida la diferencia, las partes podrán elegir de mutuo acuerdo el territorio de cualquier Estado contratante como lugar de arbitraje [o cualquier persona u organismo de un Estado contratante]. Las partes podrán convenir en que el árbitro pueda estatuir como amigable componedor."

21. El enfoque adoptado en el proyecto de propuesta E entraña una disposición que permite la inclusión de cláusulas de arbitraje en los conocimientos de embarque pero da al demandante el derecho de elegir su foro arbitral[23]. De conformidad con el proyecto de propuesta E (a diferencia de los proyectos de propuestas anteriores) el demandante puede elegir entre varios lugares de arbitraje cuando surge la controversia.

22. De acuerdo con una disposición colocada entre corchetes en el párrafo 1 d) del proyecto de propuesta E, cuando la persona u órgano designado en la cláusula de arbitraje ha elegido un lugar el demandante tiene la opción de aceptar o rechazar esa elección. Este arreglo significaría que la persona u órgano designado en el conocimiento de embarque tendría que presentar su elección de lugar al demandante, quien podría rechazar el lugar propuesto. Esta facultad del demandante podría muy bien complicar el proceso de selección del lugar y la persona adecuados.

23. La exigencia del proyecto de propuesta E de que los procedimientos arbitrales se realicen en un Estdo contratante figura tanto en el párrafo 1 (cláusula compromisoria) como en el párrafo 3 (acuerdo una vez surgida la controversia). En el párrafo 9 *supra* se encontrará un análisis de este requisito y de sus posibles inconvenientes.

1. *Algunas comparaciones entre el proyecto de propuesta D y proyecto de propuesta E*

24. El proyecto de propuesta D, *supra,* limita la elección de un lugar determinado que puede hacer la persona u órgano designado en el conocimiento de embarque, pero dispone que esta selección es obligatoria. De acuerdo con el proyecto de propuesta E, la elección realizada por esta persona u órgano es sólo una de las varias posibilidades entre las que puede elegir el demandante.

25. Puede aducirse que la flexibilidad que proporciona el proyecto de propuesta E al permitir que el demandante elija el establecimiento principal de porteador (párr. 1*b*)) o el lugar designado en el contrato 1 *d*) no es mayor que la del proyecto de propuesta D. Según el proyecto de propuesta D si el demandante desea que los procedimiento arbitrales se realicen en

[19] Véase el informe del Secretario General, párr. 137.
[20] *Idem.*, párr. 139.
[21] *Idem.*, párr. 138.
[22] Informe del Grupo de Trabajo, párrs. 39 y 41.
[23] Informe del Grupo de Trabajo, párr. 53.

el establecimiento principal del porteador es de presumir que podrá obtener el acuerdo de éste para que así se haga cuando surja la controversia. También es de presumir que podría obtener ese acuerdo del porteador con respecto a cualquier otro lugar que el porteador habría elegido si tuviera libertad de hacerlo.

F. *Disposición que limitaría el recurso al arbitraje a los casos en que las partes convinieran el arbitraje después de surgida la diferencia*

26. Se presentó al Grupo de Trabajo una disposición tendiente a limitar el recurso al arbitraje a los casos en que las partes convinieran en someterse a un procedimiento arbitral después de haber surgido la diferencia. Decía como sigue:

[Proyecto de propuesta F]

"No obstante lo dispuesto en los párrafos precedentes, después de que se haya producido el evento que dé origen a la reclamación, las partes pueden acordar la jurisdicción en que la acción judicial debe iniciarse o someter la cuestión a arbitraje para su decisión final conforme a las normas de este Convenio."[24]

27. El proyecto de propuesta F debe leerse junto con el anteproyecto de cláusulas de elección del foro. Este proyecto de propuesta traería consigo la invalidez de todas las cláusulas de arbitraje de los conocimientos de embarque[25].

[24] Informe del Grupo de Trabajo, párr. 55.

[25] Véase el párr. 132 del informe del Secretario General, en que se analiza la amplia estima de que goza el arbitraje como medio eficaz y económico de resolver pleitos. Cabe señalar que este proyecto de propuesta afectaría también a las cláusulas de este tipo de las pólizas de fletamento cuando éstas estuvieran incorporadas en conocimientos de embarque.

4. *Informe del Secretario General, segundo informe sobre responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque (A/CN.9/76/Add.1)**

INDICE

	Párrafos
INTRODUCCIÓN GENERAL	1–5
PARTE I. LIMITACIÓN UNITARIA DE RESPONSABILIDAD	
A. Introducción	1
1. La regla de limitación que figura en el Convenio de Bruselas de 1924	2
2. La regla de limitación que figura en el Protocolo de Bruselas de 1968	6
B. Posibles criterios para una regla de limitación de responsabilidad	10
1. El Protocolo de Bruselas de 1968: reglas optativas "por bulto o unidad" o "por kilogramo"	11
2. Norma de limitación basada solamente en el peso	33
3. Otros enfoques	41
a) Limitación basada en el "peso o volumen"	42
b) Limitación basada en el flete pagado	43
4. Resumen de las propuestas sobre una norma fundamental de limitación de la responsabilidad	44
C. Otras cuestiones que deben considerarse al presentar una norma completa sobre limitación de la responsabilidad	45
1. Definición de la unidad monetaria empleada	46
2. Aplicación de las normas de limitación a empleados y agentes del porteador	48
3. Efecto de la pérdida o daño causado con dolo o con temeridad	51
4. Un límite máximo de responsabilidad de porteador	56
5. Resumen de las propuestas relativas a una norma completa de limitación de responsabilidad	59
D. Principios que se deben considerar para fijar un límite	60
1. Restablecimiento del valor original de la cantidad límite en 1924	61
2. Comparación con otros convenios sobre transporte	62
Apéndice I	177
Apéndice II	177
PARTE II. TRANSBORDO	
A. Introducción. tipos de conocimientos de embarque	1–10
B. Legislación y prácticas aplicables a las cláusulas de transbordo	11–14
C. Problemas que surgen con arreglo al derecho y a la práctica actuales	15–19
D. Disposiciones de convenios que rigen el transporte por vía aérea, por carretera y por ferrocarril	20–26
1. Transporte aéreo: la Convención de Varsovia	22–24
2. Transporte por carretera: la Convención CMR	25
3. Transporte por ferrocarril: Convenio CIM	26
E. Responsabilidad del porteador contratante	27–31
F. Responsabilidad del porteador sucesivo; el porteador que efectúa la entrega	32–34
G. Proyectos de disposiciones optativas	35–43
1. Definición del "puerto de descarga"	35–40
2. Proyecto de disposiciones sobre la responsabilidad del porteador inicial y de los porteadores sucesivos	41–43
PARTE III. CAMBIO DE RUTA	
A. Introducción	1–2
B. La noma del convenio sobre el "cambio de ruta" considerada en el ámbito del la estructura del convenio y de las disposiciones usuales de las contratos de transporte	3–9
C. La práctica y las normas jurídicas actuales sobre el cambio de ruta	10–31
1. Definición del cambio de ruta	11–16
2. Cambio de ruta para salvar vidas o bienes en el mar	17–18
3. Cambio de ruta razonable	19–27

* 21 de marzo de 1973.

	Párrafos
4. Carga de la prueba	28
5. Efectos jurídicos del cambio de ruta	29–31
D. Variantes propuestas para la cuestión del "cambio de ruta"	32–40
1. Mantener la norma actual del Convenio sobre cambio de ruta agregando un texto que especifique los límites de lo que constituye un cambio de ruta razonable	32–34
2. Inclusión de una definición del cambio de ruta en el Convenio	35
3. Exclusión de una disposición separada sobre el cambio de ruta en el Convenio y establecimiento de una disposición en el Convenio que establezca una norma general sobre salvamento de vidas y bienes en el mar	36–40
PARTE IV. EL PLAZO DE PRESCRIPCIÓN	
A. Introducción	1–3
B. Tipos de acciones sujetas a prescripción	4–20
1. Problemas de interpretación respecto del alcance de las presentes normas	4–10
2. Posible aclaración del alcance de las normas sobre la prescripción	11–12
3. Aplicabilidad del plazo de prescripción al arbitraje	13–14
4. Acciones basadas en responsabilidad extracontractual o en dolo	15–20
C. Iniciación del plazo	21–45
1. La situación práctica	22–25
2. Análisis de las expresiones "entrega de las mercancías" y "fecha en que éstas hubieran debido ser entregadas"	26–35
3. Iniciación del plazo de prescripción en otras convenciones sobre transporte	36–38
4. Proyecto de disposición propuesta sobre la iniciación del plazo de prescripción	39–45
D. Duración del plazo	46–53
1. La duración del plazo en otras convenciones sobre transporte	50
2. Suspensión de la prescripción mediante la presentación de una reclamación	51–53
E. Acuerdo de modificación del plazo	54–62
1. Acortamiento del plazo por acuerdo	54
2. Prórroga del plazo	55–57
3. Posible formulación de una disposición sobre prórroga	58–62
F. Recursos (acciones de indemnización contra terceros)	63–67
G. Consolidación de los proyectos de disposiciones sobre el plazo de prescripción	68
PARTE V. DEFINICIONES DEL ARTÍCULO 1 DEL CONVENIO	
A. Introducción	1
B. Definición de "porteador"; problemas y solución propuesta	2–14
C. Definición de "contrato de transporte"	15–20
D. Definición de "buque"	21–23
PARTE VI. ELIMINACIÓN DE LAS CLÁUSULAS NULAS DE LOS CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE	
A. Introducción	1–6
B. Criterios posibles	7–15

INTRODUCCION GENERAL

1. La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) decidió, en su quinto período de sesiones (1972), que el Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo continuara su labor con arreglo al mandato contenido en la resolución aprobada por la Comisión en su cuarto período de sesiones[1]. En esta resolución se llegó a la conclusión de que:

"las reglas y prácticas relativas a los conocimientos de embarque, incluidas las contenidas en el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento (Convenio de Bruselas de 1924) y en el Protocolo por el que se modificó ese Convenio (Protocolo de Bruselas de 1968), deberían examinarse con miras a revisar y ampliar las reglas según proceda y que, en su caso, podría prepararse un nuevo convenio internacional para su adopción bajo los auspicios de las Naciones Unidas."

En los incisos *a*) a *i*) del párrafo 2 de la resolución de la Comisión, se enumeraba asimismo una serie de sectores en los que "debería considerarse la revisión y ampliación, entre otros"[2].

2. El Grupo de Trabajo en sus períodos de sesiones

[1] Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones (1972), *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo séptimo período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8717) (citado en adelante como CNUDMI, informe sobre el quinto período de sesiones (1972), párr. 51 (Anuario de la CNUDMI, vol. III. 1972, primera parte, II, A). Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su cuarto período de sesiones (1971), *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo sexto período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8417), párr. 19 (citado en lo sucesivo como CNUDMI, informe sobre el cuarto período de sesiones (1971), Anuario de la CNUDMI, vol. II: 1971, primera parte, II, A). La resolución aprobada por la Comisión en su cuarto período de sesiones citaba la resolución aprobada sobre esta materia por el Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre reglamentación internacional del transporte marítimo. Informe del Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre reglamentación internacional del transporte marítimo sobre su segundo período de sesiones (TD/B/C.4/86).

[2] Los sectores enumerados en la resolución aprobada por la Comisión en su cuarto período de sesiones son los siguientes:

"*a*) Responsabilidad con respecto a las mercancías durante todo el período que estén a cargo del porteador o de sus agentes o bajo su control;

"*b*) El sistema de obligaciones y responsabilidades y de derechos e inmunidades recogido en los artículos 3 y 4 del Convenio, modificado por el Protocolo, y su interacción, incluida la eliminación o modificación de ciertas excepciones a la responsabilidad del porteador;

"*c*) Carga de la prueba;

"*d*) Jurisdicción;

"*e*) Responsabilidad por transporte de mercancías sobre cubierta, y por animales vivos y transbordo;

"*f*) Prórroga del plazo de prescripción;

"*g*) Definiciones del artículo 1 del Convenio;

"*h*) Eliminación de las cláusulas nulas de los conocimientos de embarque;

"*i*) Cambio de ruta, navegabilidad y limitación unitaria de responsabilidad."

tercero y cuarto (extraordinario) utilizó como documento de trabajo el informe del Secretario General titulado "Responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque"[3]. En esos períodos de sesiones, el Grupo de Trabajo examinó y adoptó decisiones sobre las siguientes cuestiones: período durante el cual el porteador es responsable (antes y durante la carga); durante la descarga y después de ésta; responsabilidad por cargas sobre cubierta y animales vivos; cláusulas de los conocimientos de embarque por los que se limita a un foro determinado la jurisdicción por reclamaciones; planteamiento de las decisiones básicas en la política de distribución de los riesgos entre el propietario de la carga y el porteador[4].

3. El Grupo de Trabajo, en su tercer período de sesiones, decidió dedicar el quinto período de sesiones al examen de los temas restantes enumerados en la resolución aprobada por la CNUDMI en su cuarto período de sesiones[5]. Estos temas son: limitación unitaria de responsabilidad, transbordo, cambio de ruta, plazo de prescripción, definiciones del artículo 1 del Convenio y eliminación de las cláusulas nulas de los conocimientos de embarque. Se pidió al Secretario General que preparara "un informe formulando propuestas e indicando posibles soluciones" en relación con esos temas[6]. A fin de obtener la documentación necesaria para la preparación del mencionado informe, se pidió también al Secretario General que invitase "a los gobiernos y a las organizaciones internacionales e intergubernamentales que desarrollan actividades en esta esfera a que hiciesen comentarios y sugerencias"[7]. De conformidad con ello, se preparó un cuestionario, que fue distribuido a los gobiernos y a las organizaciones mencionadas en dicha decisión[8].

4. El presente informe se preparó para acceder a la solicitud anterior del Grupo de Trabajo y se presenta para que sea examinado por éste en su quinto período de sesiones. Si incluyen en él referencias a numerosas respuestas al citado cuestionario *supra*[9], y también se basa en el informe de la Secretaría de la UNCTAD sobre conocimientos de embarque, que tuvieron a la vista los grupos de trabajo de la UNCTAD y de la CNUDMI[10].

5. El Grupo de Trabajo, en su cuarto período de sesiones, convino en que "debían examinarse en primer lugar los temas más estrechamente relacionados con la cuestión básica de la responsabilidad del porteador. En consecuencia, debía darse prioridad a la limitación unitaria de responsabilidad, al transbordo y al cambio de ruta"[11]. En el orden de presentación de los temas en este informe se toma en cuenta esta decisión. Este informe tiene los siguientes epígrafes:

Parte I. Limitación unitaria de responsabilidad.
Parte II. Transbordo.
Parte III. Cambio de ruta.
Parte IV. Plazo de prescripción.
Parte V. Definiciones del artículo 1 del Convenio.
Parte VI. Eliminación de las cláusulas nulas de los conocimientos de embarque.

[3] A/CN.9/63/Add.1 Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972 segunda parte, IV, anexo, (citado en adelante como Primer informe del Secretario General sobre responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga). En el cuarto período de sesiones del Grupo de Trabajo se presentaron dos documentos de trabajo preparados por la Secretaría: "Planteamientos de las decisiones básicas en la política de distribución de los riesgos entre el propietario de la carga y el porteador" (A/CN.9/WG.II/WP.6) y "Cláusulas de arbitraje" (A/CN.9/WG.III/WP.7). Estos documentos de trabajo se reproducen en el presente volumen, segunda parte, IV, 2 y 3 *supra*.

[4] Informe del Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo sobre la labor realizada en su tercer período de sesiones (Ginebra, 31 de enero a 11 de febrero de 1972) (A/CN.9/63 Anuario de la CNUDMI, vol. III; 1972, segunda parte, IV) (citado en adelante como informe del Grupo de Trabajo, tercer período de sesiones); informe del Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo sobre la labor realizada en su cuarto período (extraordinario) de sesiones (Ginebra, 25 de septiembre a 6 de octubre de 1972) (A/CN.9/74 reproducido en el presente volumen, segunda parte, IV, 1 *supra*), citado en adelante como informe del Grupo de Trabajo, cuarto período de sesiones).

[5] Informe del Grupo de Trabajo, tercer período de sesiones, párr. 73.

[6] *Ibid.*, párr. 74.

[7] *Ibid.*, párr. 75.

[8] Una copia de este cuestionario aparece como apéndice después de la parte VI del presente informe.

[9] Se espera recibir otras respuestas después de la preparación de este informe. Habrá copias de las respuestas en sus idiomas originales a disposición de los miembros del Grupo de Trabajo.

[10] Documento TD/B/C.4/ISL/6/Rev.1 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta. S.72.II.D.2).

[11] Informe del Grupo de Trabajo, cuarto período de sesiones, párr. 55.

PARTE I. LIMITACION UNITARIA DE RESPONSABILIDAD

A. *Introducción*

1. Esta parte del informe responde a la decisión de la Comisión, adoptada por recomendación de este Grupo de Trabajo, de examinar la "limitación unitaria de responsabilidad"[1]. Los instrumentos jurídicos que se deben examinar son el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos[2] y el Protocolo de 1968 por el que se modifica ese Convenio[3].

[1] Véase la introducción general, *supra*, párr. 3 y nota 2.

[2] En adelante citado como el "Convenio de Bruselas". Sociedad de las Naciones, *Treaty Series*, vol. CXX, pág. 157, No. 2764, reproducido en el *Registro de textos de convenciones y otros instrumentos relativos al derecho mercantil internacional*, vol. II, cap. II, 1 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.73.V.3). Suele aludirse a las disposiciones sustantivas de este Convenio denominándolas "Reglas de La Haya".

[3] Protocolo por el que se modifica el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, (en adelante citado como "el Protocolo de Bruselas" o simplemente "el Protocolo"). Este Protocolo fue aprobado en la 12a. reunión de la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo de Bruselas, celebrada del 16 al 27 de mayo de 1967 y del 19

1. *La regla de limitación que figura en el Convenio de Bruselas de 1924*

2. El párrafo 5 del artículo 4 del Convenio de Bruselas estipula que:

"Ni el porteador ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas, por cantidad mayor de cien libras esterlinas por bulto o unidad, o el equivalente de esta suma en otra moneda, a menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de esas mercancías antes de su embarque y que esta declaración se haya insertado en el conocimiento..."[4].

3. Se observará que en esta disposición se establece una responsabilidad máxima del porteador por las mercancías perdidas o dañadas de "cien libras esterlinas por bulto o unidad"; los porteadores no pueden convencionalmente limitar la responsabilidad a una cantidad menor[5]. Esta disposición se aplica a menos que en el conocimiento de embarque se establezca una limitación mayor, o a menos que el cargador haya declarado la "naturaleza y el valor" de las mercancías y que esta declaración "se haya insertado en el conocimiento", facultad que rara vez se utiliza.

4. La regla de limitación que figura en el párrafo 5 del artículo 4 del Convenio de Bruselas comprende dos elementos: *a*) la base cuantitativa de cálculo, es decir, el número de "bultos" o de "unidades" y *b*) el límite monetario. Cada uno de estos elementos ha suscitado problemas.

5. *a*) El primer elemento, incorporado en la expresión "bulto o unidad" ha resultado difícil de aplicar a muchos tipos de cargas. En la sección B (párrafo 10 y sigs., *infra* se analiza más detenidamente este problema y sus posibles soluciones. *b*) El límite monetario[6] de "cien libras esterlinas" no ha cambiado en 49 años, pese a la inflación y a la devaluación de las monedas, que han reducido su valor actual a una fracción de su valor inicial[7]. Por eso, cuando la CMI reexaminó en el decenio de 1960 el Convenio de Bruselas, contó con amplio apoyo una enmienda encaminada a elevar el límite monetario estipulado en el párrafo 5 del artículo 4.

2. *La regla de limitación que figura en el Protocolo de Bruselas de 1968*

6. La enmienda preparada por el CMI figura en el inciso *a*) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas de 1968[8], el que estipula que:

"A menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de las mercancías, antes de su embarque y que esta declaración haya sido incluida en el conocimiento, ni el porteador ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías que afecten a éstas por una cantidad superior al equivalente de 10.000 francos por bulto o unidad o de 30 francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, siendo aplicable el límite más elevado."

7. El inciso *d*) del artículo 2 del Protocolo aclara que:

"*d*) Por franco se entenderá una unidad consistente en 65,5 miligramos de oro de 900 milésimas ...[9]."

---

al 24 de febrero de 1968, sobre la base de un proyecto elaborado por el Comité Marítimo Internacional (en adelante "CMI") en su 26a. reunión celebrada en Estocolmo en 1963, comúnmente conocido como las "Reglas de Visby". El Protocolo se reproduce en el *Registro de textos de convenciones y otros instrumentos relativos al derecho mercantil internacional*, vol. II, cap. II, A. En el apéndice II se reproducen los artículos 2 y 3 del Protocolo de Bruselas, relativos a la limitación de responsabilidad.

[4] El párrafo 5 del artículo 4 agrega:

"Esta declaración inserta en el conocimiento constituirá una presunción, salvo prueba en contrario, pero no obligará al porteador, que podrá impugnarla.

"Por convenio entre el porteador, el capitán o el agente del porteador y el cargador, podrá fijarse una cantidad máxima diferente de la indicada en este párrafo, con tal que este máximo convencional no sea inferior a dicha cifra.

"Ni el porteador ni el buque serán en caso alguno responsables por las pérdidas o daños causados a las mercaderías o que les conciernan, si en el conocimiento el cargador ha hecho a sabiendas una declaración falsa de su naturaleza o de su valor."

[5] Véase el tercer apartado del párrafo 5 del artículo 4 (nota 4 *supra*) y el párrafo 8 del artículo 3 que estipula que: "toda cláusula, convenio o acuerdo . . . que atenúen dicha responsabilidad en otra forma que no sea la determinada en el presente convenio, serán nulos y sin efecto y se tendrán por no puestos".

[6] En esta parte del informe, se usa el término "cuantía monetaria" para indicar la cifra en dinero que aparece en la disposición limitativa de responsabilidad, y la expresión "base de cálculo" para indicar la medida cuantitativa de las mercancías perdidas o dañadas, trátese de "bultos", "unidades", "peso", "volumen" o cualquier otra medida, por la cual se multiplica la cantidad límite.

[7] Una tasa media de inflación de 4% en el período de 49 años constituye una hipótesis. Según esta tasa, el valor actual de 100 libras esterlinas de 1924 equivale a 683 libras esterlinas; con una estimación más moderada de una tasa media de inflación de 3%, la cifra es de 425 libras esterlinas; con una estimación aún más moderada de 2%, el valor actual equivale a 264 libras esterlinas. Véase A. J. Merret y Allen Sykes, *The Finance and Analysis of Capital projects*, Londres, 1963, pág. 510. La mayoría de las respuestas al cuestionario llegaban a la conclusión de que el límite monetario que figura en el párrafo 5 del artículo 4 era insatisfactorio. En la respuesta de la URSS se señalaba que el límite monetario es actualmente muy inferior, expresado en valor real, a lo que era cuando se estableció en 1924. En cambio, la respuesta de Turquía consideraba que el límite monetario que figura en el párrafo 5 del artículo 4 era satisfactoria.

[8] El Protocolo de Bruselas contiene otras disposiciones concernientes a la limitación de responsabilidad, que se examinarán posteriormente en este informe.

[9] La unidad monetaria descrita en este inciso es conocida generalmente como "Franco Poincaré", y en adelante se hará referencia a ella por ese término o en su forma abreviada "Franco P.".

Si se considera que el precio oficial del oro es de 38 dólares de los EE. UU. por una onza troy de oro, entonces:

1 Fr. P. = aprox. 0,0799 dólares de los EE. UU. (£0,03) (41 nuevos francos franceses).

10.000 Frs. P. = 799 dólares de los EE: UU. (£307) (4.099 Frs. franceses).

30 Frs. P. = 24 dólares de los EE UU. (£0,90) (12,30 Frs. franceses).

30 Frs. P./kg = 1,09 dólares de los EE. UU./lib. (£0,42/lib.) (5,6 Frs. franceses/lib.).

Sin embargo, en este momento, el precio oficial y el precio de mercado del oro difieren mucho: al 20 de septiembre de 1972 el precio de mercado del oro en Zürich era de 65 dólares de los EE UU., por onza. Al precio de *mercado* del oro, los valores expresados en Francos Poincaré son los siguientes.

1 Fr. P. = aprox. 0,137 dólares de los EE. UU. (£0,053) (0,07 Frs. fr.).

10.000 Frs. P. = 1.370 dólares de los EE. UU. (£527) (7.028 Frs. fr.).

30 Frs. P. = 4,11 dólares de los EE. UU. (£1,58) (21,1 Frs. fr.).

30 Frs. P./kg = 1,87 dólares de los EE. UU./lib. (£0,72/lib.) (9,6 Frs. fr./lib.).

Los redactores del Protocolo tenían la intención de que las

8. El límite monetario de 10.000 francos Poincaré que prevé el Protocolo "por bulto o unidad" equivale aproximadamente a 307 libras esterlinas (799 dólares de los EE. UU. o 4.099 nuevos Frs. fr.); la cantidad de 30 Frs. Poincaré "por kilogramo" equivale aproximadamente a 0,90 libras esterlinas (2,40 dólares de los EE. U., o 12,30 Frs. fr.). De este modo, los elementos importantes del inciso *a*) del artículo 2 del Protocolo consisten en: 1) elevar el límite monetario "por bulto o unidad" de 100 libras esterlinas a 10.000 francos de un contenido de oro determinado; un nivel aproximadamente dos veces y media superior al del Convenio de 1924; 2) conservar la frase "por bulto o unidad"; y 3) agregar un posible límite máximo de 30 Frs. por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas.

9. En los párrafos que siguen se examinará más detenidamente el inciso *a*) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas en el contexto de los posibles criterios para elaborar una regla de limitación de responsabilidad.

B. *Posibles criterios para una regla de limitación de responsabilidad*

10. En esta sección se analizan los posibles criterios para una regla de limitación de responsabilidad y se consideran las siguientes cuestiones: 1) ¿Suministra el inciso *a*) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas una estructura satisfactoria para esa regla? 2) ¿Puede mejorarse el texto del inciso *a*) del artículo 2 por medio de enmiendas que lo aclaren? 3) ¿Sería preferible un criterio distinto del previsto en el inciso *a* del artículo 2 del Protocolo?

1. *El Protocolo de Bruselas de 1968: reglas optativas "por bulto o unidad" o "por kilogramo"*

11. Como se señaló anteriormente, el inciso *a*) del artículo 2 del Protocolo contiene opciones de reglas limitativas (una calculada "por bulto o unidad" y la otra "por kilogramo") y estipula que se aplicará la que determine la cifra más elevada. Aparentemente, la regla "por bulto o unidad" se estableció con la intención de aplicarla a cargas relativamente livianas y la regla "por kilogramo" a cargas más pesadas. Más concretamente, si un bulto o unidad pesa 334 kilogramos o más, la limitación total calculada de conformidad con la regla "por kilogramo" rebasa los 10.000 francos P., y se convierte así en el límite aplicable.

12. Sin embargo, pueden preverse ciertas dificultades de interpretación al explicar las reglas optativas establecidas en el Protocolo. Por ejemplo, es difícil aplicar las palabras "bulto o unidad", que figuran en el párrafo 5 del artículo 4 del Convenio de Bruselas, a los siguientes tipos de cargas: 1) artículos parcialmente encajonados o embalados en jaulas (por ejemplo, tractores parcialmente cubiertos con tablas o listones de madera y sujetados con zunchos de acero); 2) elementos voluminosos no embalados (por ejemplo, automóviles, locomotoras o maquinaria pesada); 3) cargas a granel (por ejemplo, cereales y líquidos); 4) cargas unitizadas (tales como las transportadas en contenedores). Se examinan a continuación los problemas inherentes a los cuatro tipos de cargas descritas.

Carga de tipo 1: artículos parcialmente encajonados

13. Respecto de la carga de tipo 1, se plantea la cuestión de si un artículo parcialmente encajonado es un "bulto" o una "unidad". Esto puede tener importancia considerable, porque la palabra "unidad" puede significar tanto:

a) La unidad física en que se embarca la carga, (es decir, la "unidad de embarque")[10], o

b) La unidad de cantidad, peso o volumen con la que se calculan los fletes de las mercancías, es decir, la "unidad de flete"[11].

14. Si por "unidad" se entiende la "unidad de *embarque*" (opción *a*) *supra*), se reducen al mínimo los problemas que plantea la expresión "bulto o unidad", porque ambos términos designan un objeto único, físicamente distinguible. La limitación de la responsabilidad respecto de un objeto de este tipo se calcularía bien sobre la base de un "bulto o unidad [de embarque]", o bien sobre la base del número de kilogramos de peso bruto del objeto, lo cual dependería de que su peso rebasara los 334 kilogramos.

15. Por otra parte, la "unidad de *flete*" (opción *b*) *supra*) no se basa en la divisibilidad física del artículo que constituya la carga, sino en una medida tal como la tonelada, el kilogramo o el metro cúbico. Por consiguiente, a menudo la limitación de la reponsabilidad variará mucho según que la cosa se haya medido en "bultos" o en "unidades de *flete*"[12]. Por ejemplo, una

leyes nacionales que pusieran en práctica el Protocolo conservaran la estipulación de la cantidad límite en francos Poincaré, en lugar de convertirla al equivalente en monedas nacionales. Así lo indica la supresión en el Protocolo de las palabras "o el equivalente de esta suma en otra moneda" que aparecen en el párrafo 5 del artículo 4 del Convenio de Bruselas y la frase que sigue a la definición de "franco" (Poincaré) en el inciso *d*) del artículo 2 del Protocolo. "la fecha de conversión en moneda nacional de la cantidad concedida será la que determine la ley del tribunal que conozca el caso". Además, el Presidente del Grupo de Trabajo sobre el párrafo 1 del artículo 2 en la Conferencia Diplomática de 1967-1968 informó de que la limitación expresada en Francos Poincaré era "una cuantía a la que deberá hacerse referencia en lo sucesivo en todos los países que hayan firmado y ratificado el Protocolo, pues los Estados ya no tienen posibilidad de expresar este límite en moneda nacional". "Informe del Profesor Van Ryn, Presidente del Grupo de Trabajo sobre el párrafo 1 del artículo 2 de las Reglas de Visby" en la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo, 12a. reunión (1a. fase) Bruselas 1967, pág. 716.

[10] La "unidad de embarque" es empleada concretamente en el artículo 423 del Código de Navegación italiano, que utiliza el término "unidad de carga" ("*unite di* carico"). Lo mismo denotan probablemente las palabras "bultos u otra unidad de carga" que figuran en el Código Marítimo escandinavo, utilizado por Dinamarca, Finlandia, Noruega y Suecia para el transporte marítimo de mercancías.

[11] Este concepto puede subdividirse de la siguiente manera: 1) la unidad descrita en un determinado conocimiento de embarque como base para el cálculo del flete, esto es, la "*unidad de flete declarada*"; o 2) la unidad utilizada habitualmente para el cálculo del flete de mercancías del mismo tipo, esto es, la "*unidad de flete usual*". El artículo 4 5) de la Ley sobre transporte marítimo de mercancías de los Estados Unidos adopta explícitamente la "unidad de flete usual", al establecer una limitación "por bulto . . . o, en el caso de mercancías no enviadas en bultos, por unidad de flete usual". El artículo 105 del Código Marítimo suizo utiliza también las palabras "unidad de flete". Véase asimismo el artículo 165 del Código de transporte marítimo de mercancías de la URSS.

[12] Véase, por ejemplo, *Mitsubishi International Corp. v. S.S. Palmetto State*, 311 F. 2d 382 (1962), donde un rollo de acero de 32,5 toneladas de peso totalmente encajonado y completamente encerrado en un cajón de madera sufrió daños por valor de 31.000 dólares y fue considerado como "bulto" de conformidad con el artículo 4 5) de la Ley sobre transporte marítimo de

locomotora de 30 toneladas parcialmente cubierta puede ser un "bulto" o 30 "unidades de flete" (cuando el flete se calcule por toneladas). En ese caso, la limitación, de conformidad con el Protocolo puede ser:

1) *"Por bulto o unidad"*

a) 10.000 francos P. por un "bulto"; o

b) 300.000 francos P. por 30 "unidades de flete" a razón de 10.000 francos por "unidad"; o

2) *"Por kilogramo"*: Aproximadamente 818.160 francos P. por 30 toneladas peso a razón de 30 francos por kilogramo.

16. Así pues, en casos relacionados con cargas parcialmente cubiertas o en cajones, las palabras "bulto o unidad", que figuran en el inciso *a*) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas, pueden dar lugar a controversias sobre los siguientes aspectos: 1) Si una mercancía constituye un "bulto", una "unidad de embarque" o varias "unidades de flete"; 2) Si la aplicación de la regla "por bulto o unidad" o "por kilogramo" determina una limitación más alta de la responsabilidad. El gran número de maneras de preparar una carga para su envío hacen que resulte difícil hacer predicciones al respecto[13].

Tipos de carga 2 y 3: artículos voluminosos no embalados y carga a granel

17. Los tipos de carga 2 y 3 citados, presentan menos posibilidades de interpretación. Una locomotora sin embalar (tipo 2) no puede realmente considerarse un "bulto"; todavía más difícil sería considerar que la carga de un petrolero constituye un bulto (tipo 3). En consecuencia, los tribunales generalmente han aplicado el término "unidad" a ese tipo de carga. Sin embargo, subsiste la cuestión de si esas cargas deben calcularse en "unidades de *embarque*" o "unidades de *flete*" con las dificultades inherentes ya descritas.

Tipo de carga 4: contenedores

18. En muchas jurisdicciones se han planteado interrogantes respecto de la aplicación de las palabras "bulto o unidad" a las cargas transportadas en contenedores. El contenedor ¿debe considerarse como el único "bulto" o "unidad" pertinente a los fines de las disposiciones sobre limitación de responsabilidad, independientemente del número de artículos que vayan en su interior? O ¿debe aplicarse la limitación a *cada artículo de carga* contenido en el interior del contenedor? Estos interrogantes no se resuelven mediante la disposición básica de limitación que figura en el inciso *a*) del artículo 2 del Protocolo. En cambio, el inciso *c*) del artículo 2 contiene una disposición especial destinada a aclarar este aspecto, que dice lo siguiente:

"*c*) Cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o cualquier dispositivo similar, todo bulto o unidad que según el conocimiento vaya embalado en tal dispositivo se considerará como un bulto o una unidad a los efectos de este párrafo. Fuera de este caso, tal dispositivo se considerará como el bulto o unidad"[14].

19. Este artículo ha planteado la cuestión de si el contenedor en sí debe considerarse como "bulto o unidad", además de los artículos depositados en su interior, cuando el número de "bultos" o "unidades" se haya enumerado en el conocimiento[15].

20. La cuestión de si ha de considerarse al propio contenedor como "bulto o unidad" podría resolverse enmendando el texto del inciso *c*) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas. A continuación figura un texto de enmienda (las palabras que han de agregarse se *subrayan*; las palabras que han de suprimirse están entre corchetes [ ]; las palabras opcionales van entre paréntesis ( )).

Proyecto de enmienda al inciso *c*) del artículo 2

"Cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o cualquier dispositivo similar, todo bulto o unidad que según el conocimiento vaya embalado en tal dispositivo *más el dispositivo en sí* (cuando dicho dispositivo sea proporcionado por el usuario) se considerará como un bulto o una unidad a los efectos de este párrafo [en lo tocante a dichos bultos o unidades]. Fuera de este caso, tal dispositivo se considerará como el bulto o unidad."

Esta sugerencia se refleja en el proyecto propuesto de norma de limitación, que figura en el párrafo 59 *infra* [16].

21. Solamente se necesitará una disposición especial relativa a los contenedores si se retiene la regla optativa de limitación por "bulto o unidad". Si se

mercancías de los Estados Unidos, con el resultado de que la responsabilidad del naviero se limitó a 500 dólares. Si esta carga no se hubiera considerado "bulto", la limitación de la responsabilidad se habría medido en "unidades de flete", que presumiblemente habrían sido toneladas, de tal manera que la limitación total habría sido de 32,5 × 500 dólares, es decir, 16.250 dólares. Compárese con *Gulf Italia Co. v. American Export Lines*, 263 F. 2d. 135 (1959), donde se sostuvo que un tractor de 34,6 toneladas de peso constituía 34,6 "unidades de flete", con una cantidad límite de 34,6 × 500 dólares, o sea 17.300 dólares, en lugar de un "bulto" con una cantidad límite de 500 dólares. Véase también René Rodière, *Traité Général de Droit Maritime*, París, 1968, pág. 302.

[13] La cuestión de si una mercancía es un "bulto" o una "unidad de flete" es una fuente fértil de controversias y litigios. Para algunas cuestiones conexas, véase *Gulf Italia Co. v. American Export Lines, Inc., op. cit.*, en que un tractor de oruga fue preparado para el envío cubriendo algunas de sus partes con papeles impermeables y embalando parcialmente la superestructura con maderos; sin embargo, la oruga del tractor quedó descubierta y el tractor no fue asegurado a una varadera. Se determinó que el tractor no constituía un "bulto". No obstante, en *Aluminios Pozuelo Ltd. v. S.S. Navigator*, 277F. Supp. 1008 (1967), una prensa que pesaba 6.200 libras y que estaba asegurada a una varadera de aproximadamente el doble del tamaño de la prensa se consideró un "bulto".

[14] En su respuesta, la República Federal de Alemania señaló que esta disposición era "la mejor solución que podía obtenerse". Australia manifestó en su respuesta que esta disposición constituía "una notable mejora" que debía "conservarse en cualquier futura enmienda de las Reglas de La Haya". En su respuesta, Checoslovaquia consideró que esta solución era "satisfactoria por el momento". Por su parte, Suecia, si bien reconoció que el inciso *c*) del artículo 2 representaba "un progreso", afirmó que era "innecesariamente complicado y planteaba ciertas dificultades de interpretación".

[15] Otra cuestión que queda sin resolver en el inciso *c*) del artículo 2 es la de si debe permitirse a los porteadores que impongan fletes adicionales *ad valorem* cuando los artículos que vayan en el interior del contenedor hayan sido valorados individualmente. Véase John L. DeGurse, Jr. *"The Container Clause in Article 4 5) of the 1968 Protocol to the Hague Rules"*, 2 *Journal of Maritime Law and Commerce* 131, octubre de 1970.

[16] Véanse también los párrafos 23 a 28.

adopta una regla de limitación basada solamente en el peso, la disposición anteriormente citada del inciso *c*) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas perdería su razón de ser. Por este motivo, toda la disposición sobre contenedores ha sido colocada entre paréntesis (lo cual significa que es optativa) en el propuesto proyecto de regla de limitación que aparece más adelante.

22. Para resumir, a pesar de la regla optativa del Protocolo de limitación "por kilogramo", presumiblemente seguiría siendo necesario determinar en muchos casos el número de "bultos" o "unidades" a fin de saber si la aplicación de la regla por "bulto o unidad" o de la norma "por kilogramo" origina la limitación total más elevada (y, en consecuencia, la aplicable). Esto daría origen a las dificultades de interpretación descritas anteriormente respecto de las palabras "bulto o unidad[17]". En consecuencia, en caso de que el Grupo de Trabajo decida que el inciso *a*) del artículo 2 del Protocolo ofrece una estructura básica adecuada para una disposición sobre limitación, tal vez desee considerar una o más de las enmiendas aclaratorias de ese artículo expuestas a continuación.

23. De conformidad con la primera de estas enmiendas aclaratorias, las palabras "por bulto" podrían considerarse como la base primordial de la limitación, con una limitación subsidiaria "por unidad de flete" para las mercancías no transportadas en "bultos". Una aclaración de este tipo podría lograrse enmendando el inciso *a*) del artículo 2 del Protocolo de la siguiente manera:

Variante I

". . . ni el porteador ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas por una cantidad superior al equivalente de: *a*) ____ francos por bulto *o en el caso de mercancías no transportadas en bultos, por unidad de flete,* o *b*) ____ francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, siendo aplicable el límite más elevado." (Cursiva añadida.)

24. Este texto, que es el utilizado en la Ley sobre transporte marítimo de mercancías de los Estados Unidos[18], resolvería ambigüedades respecto de si la palabra "unidad" significa "unidad de flete" o "de embarque". Sin embargo, la utilización del término "unidad de flete" puede entrañar desventajas importantes. En primer lugar, como ya se indicó, el término "unidad de flete" en sí es algo ambiguo, ya que podría significar tanto la unidad de flete "usual" para un tipo particular de carga, o la unidad de flete "real" especificada en el conocimiento[19]. En segundo lugar, el uso de la "unidad de flete" haría que la limitación total fluctuara arbitrariamente, según que los fletes se calcularan "por kilogramo", "por tonelada" o como flete global único para toda la carga. En tercer lugar, ese método de calcular la limitación de la responsabilidad podría dar a los porteadores la posibilidad de regular sus propias limitaciones de responsabilidad según la manera en que estipularan sus fletes. En cuarto lugar, dado que los fletes suelen basarse en el peso de las mercancías, el uso de la "unidad de flete", en los múltiples casos en que las mercancías no se transportan en "bultos", simplemente proporcionaría reglas optativas de limitación basadas a la vez en el peso, por ejemplo "por tonelada" (la unidad de flete) y "por kilogramo" (la regla optativa de limitación ya estipulada en el inciso *a*) del artículo 2).

25. Por estas razones, el Grupo de Trabajo quizá llegue a la conclusión de que utilizar las palabras "unidad de flete" en el inciso *a*) del artículo 2 no constituye una solución satisfactoria para los problemas de interpretación de dicho artículo.

26. Al inciso *a*) del artículo 2 del Protocolo podrían agregarse las palabras "u otra unidad de carga", de modo que la norma de limitación dijera lo siguiente:

Variante II–A

". . . ni el porteador ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas por una cantidad superior al equivalente de ____ francos por bulto u *otra unidad de carga* o de ____ francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, siendo aplicable el límite más elevado."

27. También existe la posibilidad de suprimir las palabras "por bulto", de modo que la disposición dijera lo siguiente:

Variante II–B

". . . por una cantidad superior al equivalente de ____ francos *por unidad de embarque* . . ."

28. Las variantes II–A y II–B eliminarían ambigüedades respecto del significado de la palabra "unidad". También harían coincidir claramente la opción de "10.000 francos" con un artículo materialmente divisible de carga, que fue lo que presumiblemente tuvieron en vista quienes redactaron el inciso *a*) del artículo 2[20]. En caso de que se mantenga la estructura básica del inciso *a*) del artículo 2, agregándole simplemente una enmienda aclaratoria, podría ser una solución aceptable una de las dos sugerencias recién formuladas, consistentes en emplear el concepto de "unidad de embarque".

29. Sin embargo, una enmienda aclaratoria semejante, aunque útil, quizá no bastaría para satisfacer la

[17] En varias respuestas al cuestionario se consideraba que las palabras "bulto o unidad" no eran satisfactorias. Véanse las respuestas de Australia, Checoslovaquia, Noruega, Suecia, la República Federal de Alemania, el Irak y la URSS.

[18] U.S.C. 1304 5). En su respuesta, Australia manifestaba preferir las palabras "unidad de flete usual" por proporcionar una mejor base de cálculo que las actuales palabras "bulto o unidad". Por otra parte, Checoslovaquia, en su respuesta observaba que las palabras "bulto o unidad" no eran satisfactorias y señalaba que la expresión "unidad de flete usual" no contribuía a resolver satisfactoriamente los problemas de interpretación. En su respuesta, la República Federal de Alemania decía que las palabras "bulto o unidad" no eran satisfactorias, pero agregaba que el inciso *a*) del artículo 2 del Protocolo no debía modificarse, pues al parecer no había una formulación más adecuada.

[19] Véase la nota 11, *supra*.

[20] Esta conclusión parece justificarse por el hecho de que la opción por "bulto o unidad" que figura en el inciso *a*) del artículo 2 está destinada a ser aplicada a cargas livianas y valiosas, y más concretamente a cargas que pesen menos de 334 kilos y valgan más de 30 francos P. por kilogramo. Según este razonamiento, lo importante es el peso y el valor del objeto material transportado (la "unidad de embarque") y no la manera de calcular el flete (la "unidad de flete").

necesidad de contar con una norma adecuada de limitación de la responsabilidad. Por ejemplo, no resolvería los problemas de interpretación relacionados con los contenedores[21], que aún requerirían una disposición especial. Además, de conservarse el criterio de "bulto o unidad", se mantendría la disparidad existente entre las normas sobre limitación de responsabilidad para el transporte marítimo y las aplicadas en otras modalidades de transporte[22]. Ambas fallas representan la imposibilidad de ocuparse en una disposición única de dos de las tendencias novísimas en el transporte marítimo: la contenerización y el transporte combinado o directo.

30. Además, pueden plantearse problemas de interpretación no por las palabras "bulto o unidad", sino por la estructura de las reglas optativas de limitación estipuladas en el inciso *a*) del artículo 2. Considérese, por ejemplo, la pérdida o daño de un envío de varios "bultos" o "unidades" de distintos pesos declarados en un solo conocimiento. En ese caso, no resulta suficientemente claro si el límite "más elevado" de conformidad con las dos normas optativas de limitación deberá aplicarse a cada "bulto" o "unidad" individual, o al envío afectado tomado en su totalidad. Así pues, si se pierde o se daña una carga de 5 "bultos", uno de 1.000 kilogramos de peso y 4 de 150 kilogramos, el Protocolo, al parecer, permitiría utilizar las siguientes cifras de limitación:

1) 50.000 francos (5 unidades a razón de 10.000 francos por unidad)

2) 70.000 francos (1.000 kilogramos × 30 francos × 1 unidad; 10.000 francos por unidad para cuatro unidades).

31. Si se aplica a la carga en su totalidad la regla optativa de limitación "más elevada", se aplicaría la opción 1) "por bulto o unidad" en el ejemplo anteriormente mencionado. Si la norma "más elevada" se aplica a cada "unidad" individualmente, se aplicaría entonces la opción 2) mencionada en el párrafo precedente.

32. Por las razones que anteceden, el Grupo de Trabajo quizá considere que los problemas planteados por el inciso *a*) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas no se pueden resolver adecuadamente aclarando tan sólo el texto actual, y en consecuencia tal vez desee considerar otros criterios respecto de la norma relativa a la limitación de responsabilidad.

2. *Norma de limitación basada solamente en el peso*

33. Tres importantes convenios de transporte contienen disposiciones de limitación basadas solamente en el peso de las mercancías perdidas o dañadas. Las disposiciones pertinentes de esos convenios son las siguientes:

Convenio de Varsovia

Artículo 22 2): "En el transporte de mercancías, la responsabilidad del transportista se limitará a la suma de doscientos cincuenta francos por kilogramo . . .[23].

Convenio del CIM:

Artículo 31 1): [en relación con la *pérdida* total o parcial de la mercancía] "La indemnización no podrá exceder de 100 francos por kilogramo de peso bruto, que falte a reserva . . ."[24].

Artículo 33: [En caso de *avería* de la mercancía] "La indemnización no podrá exceder:

a) De la cifra a que hubiera ascendido en caso de pérdida total, si la totalidad de la expedición estuviera depreciada por la avería;

b) De la cifra a que hubiera ascendido en caso de pérdida de la parte depreciada, si solamente resultara depreciada por la avería una parte de la expedición".

Convención CMR

El párrafo 3 del artículo 23 y el 2 del artículo 25 son equivalentes a las disposiciones del Convenio CIM citadas más arriba excepto que el límite monetario indicado es "25 francos por kilogramo de peso bruto que falte"[25].

34. Si la limitación se basara en el peso ("por kilogramo"), el Convenio de Bruselas se ajustaría a las bases empleadas en otras importantes convenciones sobre transporte[26]. Este método eliminaría las palabras ambiguas "bulto o unidad" y podría establecer una mejor proporcionalidad entre la cantidad de flete que ha de pagarse y la máxima responsabilidad del porteador[27]. También resolvería los problemas de interpretación relativos a los contenedores, puesto que el peso del contenedor sería el único factor pertinente en el cálculo de la limitación total.

35. A fin de adoptar una limitación "por kilogramo", podrían suprimirse, del inciso *a*) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas, las palabras "10.000 francos por bulto o unidad o", de manera que la disposición dijera así:

Variante III–A

". . . ni el porteador ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas por una cantidad superior al equivalente de ____ francos ____ por

[21] Véase el párrafo 18 *supra*.

[22] Todos los demás convenios importantes de transporte utilizan la norma "por kilogramo" para calcular la limitación de la responsabilidad. Para la redacción exacta de esos convenios, véase el párr. 33 *infra*.

[23] De conformidad con el párrafo 4 del artículo 22, "las sumas . . . mencionadas en este artículo . . . se considerarán que se refieren a una unidad de moneda consistente en sesenta y cinco miligramos y medio de oro con ley de novecientas milésimas. Podrán ser convertidas en moneda nacional en números redondos".

[24] El artículo 56 dice: "Las cantidades indicadas en francos en el presente Convenio o en sus anexos se considerarán referidas al franco oro de un peso 10/31 de gramo, con ley de 0,900". Esta unidad monetaria, conocida como franco "Germinal", vale aproximadamente 5 veces más que el franco "Poincaré" que es el utilizado en el Convenio de Varsovia y el Protocolo de Bruselas. La cantidad límite, de 100 francos "Germinal" estipulada en el artículo 31 1) del Convenio del CIM vale aproximadamente 496 francos "Poincaré".

[25] Este inciso continúa así: "Por "franco" se entiende el franco oro con un peso de 10/31 de gramo y con ley de 900 milésimas".

[26] En las respuestas de Noruega y de Suecia se propuso un sistema basado sólo en el peso. Australia apoyó, con respecto a las cargas a granel, una limitación basada en el peso o la "dimensión cúbica".

[27] Generalmente el flete se cobra por peso o por volumen de las mercancías y no por bulto o unidad. E. Selvig, "The Unit Limitation of Carriers' Liability", en K. Grönfors, compilador, *Six Lectures on the Hague Rules*, Estocolmo, 1965, pág. 119.

kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas"[28].

36. Debe reconocerse que una limitación basada exclusivamente en el peso de las "mercancías perdidas o dañadas" no evita completamente los problemas de clasificación. Por ejemplo, supóngase que una bolsa de granos de 100 kilogramos se rompe y pierde 30 kilogramos durante el transporte. ¿Debe computarse la limitación de la responsabilidad sobre la base de la "pérdida" de parte (30 kilogramos) o sobre la base del "daño" de todo el bulto (100 kilogramos)? Cuestiones parecidas podrían plantearse, por ejemplo, en el transporte de un paquete con 10 máquinas de escribir, cada una de las cuales pesara 10 kilogramos. Si el paquete se rompe y se pierden 3 máquinas de escribir, ¿debe basarse la limitación de la responsabilidad en: *a*) la "pérdida" de 3 máquinas (30 kilogramos) o *b*) el "daño" de todo paquete (100 kilogramos)? También podrían aparecer otras variaciones, como en el caso en que se envían 10 paquetes con un solo conocimiento de embarque y se pierden 3 de los 10, o en el caso en que se pierde o daña un envío a granel (por ejemplo, granos en una bodega).

37. Según la variante III–A indicada, que se basa en el texto del inciso *a*) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas de 1968, el concepto de "daño" de "mercancías" podría servir de base para afrontar estos problemas. Una bolsa de granos que se ha roto y ha perdido parte de su contenido ha sufrido daño para los fines comerciales; en consecuencia, la limitación de la responsabilidad probablemente debería basarse en el peso total de la bolsa. En cambio, si se pierde o se daña una parte de un envío de cereales a granel, el valor comercial del resto del envío no se ve afectado.

38. Sería conveniente que el método de resolver tales problemas pudiera indicarse más claramente en el texto de la disposición legislativa. Con este fin podría considerarse un proyecto basado en las disposiciones del Convenio CIM y la Convención CMR (*supra*) que distinguen entre pérdida y daño. En tal proyecto podría establecerse que:

Variante III–B

". . . ni el porteador ni el buque responderán en ningún caso:

"*a*) Con respecto a la *pérdida total o parcial* de las mercancías por una cantidad superior al equivalente de ____ francos por kilogramo de peso bruto *que falte*;

"*b*) Con respecto al *daño* de las mercancías:

"i) Si ha sufrido daños todo el envío, la suma pagadera en caso de pérdida total;

"ii) Si sólo ha sufrido daños parte del envío, la suma pagadera en caso de pérdida de la parte afectada.

39. Si se adoptara una norma de limitación "por kilogramo", el Grupo de Trabajo tal vez desearía considerar la posibilidad de agregar una disposición en que se estableciera una responsabilidad mínima determinada. En las respuestas al cuestionario de la Secretaría, se ha sugerido introducir una disposición que diga "se considerará que el peso bruto mínimo de tales mercancías es . . . kilogramos"[29]. Se observará que tal disposición tendría especial importancia en relación con un envío de poco peso de mercancías de valor relativamente alto, y permitiría al remitente recuperar pérdidas o daños reales hasta el mínimo prescrito en ella.

40. Actualmente, no siempre se indica el peso en el conocimiento de embarque; en consecuencia, si se adopta una norma de limitación basada sólo en el peso, tal vez sea conveniente introducir una modificación correspondiente en el inciso *b*) del párrafo 3 del artículo 3 del Convenio de Bruselas. En este inciso se requiere que el porteador, a petición del cargador, entregue a éste un conocimiento de embarque en que se indique "*o* el número de bultos o de piezas, *o* la cantidad, o el peso, según los casos, tal como los haya consignado por escrito el cargador" (cursiva añadida). El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar una modificación en ese sentido del inciso *b*) del párrafo 3 del artículo 3:

"Tras recibir y hacerse cargo de las mercancías, el porteador o el capitán o el agente del porteador entregará al cargador, a petición de éste, un conocimiento de embarque en que se indiquen, entre otras cosas:

". . .

"*b*) El número de bultos o piezas o la cantidad, según los casos, *y el peso* tal como los haya consignado por escrito el cargador" (cursiva añadida).

3. *Otros enfoques*

41. Ciertas propuestas sobre normas de limitación de la responsabilidad con arreglo a otras bases de cálculo que las ya examinadas han recibido apoyo de tiempo en tiempo. A continuación se indican dos ejemplos:

a) *Limitación basada en el "peso o volumen"*

42. El Subcomité de Conocimientos de Embarque del CMI examinó un sistema de limitación basado en el "peso o volumen" como una de las posibles maneras de modificar el párrafo 5 del artículo 4. En sus observaciones sobre el informe del Subcomité, una asociación nacional de derecho marítimo apoyó concretamente esta posibilidad y sugirió la siguiente formulación:

"Ni el porteador ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas por una cantidad mayor que el equivalente de . . . francos *por tonelada o por 40 pies cúbicos a elección del reclamante*, en la inteligencia de que cada franco equivale a 65,5 miligramos de oro de ley de 900 milésimos, a menos

[28] Durante la Conferencia Diplomática de Bruselas de 1967-1968, fueron propuestos proyectos semejantes, separadamente, por Finlandia, Noruega y Suecia, por una parte, y por los Estados Unidos, por otra. Véanse, respectivamente, Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo, 12a. reunión (segunda fase), Bruselas, 1968, *Documents*, vol. 1, doc. No. 4, 6.10.67; y Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo, 12a. reunión (primera fase), Bruselas, 1967, *Procès-Verbaux, Documents préliminaries, Documents de travail*, pág. 685.

[29] En la respuesta de Noruega al cuestionario de la Secretaría se apoya la inclusión de tal disposición; y en la de Suecia se plantea la posibilidad de introducirla. Una disposición sobre un peso bruto mínimo presunto figura en el proyecto de convención sobre el transporte combinado (TCM) (1971), artículo 10, 3). CTC IV/18, TRANS/374, anexo II.

que la naturaleza y el valor de las mercancías hayan sido declarados por el cargador antes del embarque y consignados en el conocimiento de embarque"[30].

(Cursiva añadida.)

b) *Limitación basada en el flete pagado*

43. En la Conferencia sobre Reglas de La Haya de 1923, los porteadores franceses propusieron como límite una cantidad igual al flete pagado multiplicado por 10[31]. Esta base no fue examinada en la Conferencia Diplomática de 1968.

4. *Resumen de las propuestas sobre una norma fundamental de limitación de la responsabilidad*

44. A continuación se presentan las principales propuestas acerca de una norma fundamental de limitación de la responsabilidad examinadas en los párrafos precedentes. Las palabras que han de añadirse van en letra cursiva; las que han de suprimirse van entre corchetes: *palabras que han de añadirse;* [palabras que han de suprimirse].

Posibilidad I

"A menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de tales mercancías antes de su embarque y que esta declaración haya sido incluida en el conocimiento de embarque, ni el porteador ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas por una cantidad superior al equivalente de *a*) ____ por bulto o en *el caso de mercancías no embarcadas en bultos, por* unidad de *flete* o *b*) ____ por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, siendo aplicable el límite más elevado"[32].

Posibilidad II

Variante A

"A menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de tales mercancías antes de su embarque y que esta declaración haya sido incluida en el conocimiento de embarque, ni el porteador ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas por una cantidad superior al equivalente de *a*) ____ por bulto *u otra* unidad *de embarque* o *b*) ____ por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, siendo aplicable el límite más elevado"[33].

Variante B

"A menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de las mercancías antes de su embarque y que esta declaración haya sido incluida en el conocimiento, ni el porteador ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas por una cantidad superior al equivalente de *a*) ____ por [bulto o] unidad *de embarque* o *b*) ____ por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, siendo aplicable el límite más elevado"[34].

Posibilidad III

Variante A

"A menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de las mercancías antes de su embarque y que esta declaración haya sido incluida en el conocimiento, ni el porteador ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas por una cantidad superior al equivalente de [____ francos por bulto o unidad o] . . . por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas"[35].

Posibilidad III–B

Variante B

". . . ni el porteador ni el buque responderán en ningún caso:

"*a*) De la *pérdida total o parcial* de las mercancías por una cantidad superior al equivalente de ____ francos por kilogramo de peso bruto *que falte;*

b) Del *daño* de las mercancías:

i) Si todo el envío ha sufrido daños, la cantidad pagadera en caso de pérdida total;

ii) Si sólo parte del envío ha sufrido daños, la cantidad pagadera en caso de pérdida de la parte afectada"[36].

C. *Otras cuestiones que deben considerarse al presentar una norma completa sobre limitación de la responsabilidad*

45. Además de la norma principal de limitación de la responsabilidad, el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar otras cuestiones que se relacionan con la limitación de la responsabilidad y que podrían incluirse en un texto completo sobre el tema. En la presente sección se enumeran y describen brevemente varias de taes cuestiones.

1. *Definición de la unidad monetaria empleada*

46. En el artículo 9 del Convenio de Bruselas se establece que:

"Las unidades monetarias de que se trata en el presente Convenio se entienden en valor oro.

"Los Estados contratantes en los cuales la libra esterlina no se usa como unidad monetaria se reservan el derecho de convertir en cifras redondas, según su sistema monetario, las cantidades indicadas en libras esterlinas en el presente Convenio. . ."

Aparentemente esta disposición se agregó al Convenio de Bruselas para promover la uniformidad entre los límites establecidos en diferentes legislaciones nacionales. Pero en realidad los límites nacionales varían mucho, como indica la lista correspondiente que figura en el apéndice I.

47. El Protocolo de Bruselas establece una definición más precisa de la unidad monetaria empleada que

[30] Asociación Italiana de Derecho Marítimo, observaciones sobre el informe del Subcomité del Comité Marítimo Internacional, XXVI Conferencia, Estocolmo, 1963, *Proceedings,* pág. 130.

[31] Véase Rodière, *op. cit.,* pág. 417.

[32] Examinada en los párrs. 23 a 25 *supra.*

[33] Examinada en los párrs. 26 a 31 *supra.*

[34] *Ibid.*

[35] Examinada en los párrs. 35 a 37.

[36] Examinada en los párrs. 38 a 40 *supra.*

la contenida en el Convenio de Bruselas. En el inciso *d)* del artículo 2 del Protocolo de Bruselas se dispone que[37]:

"*d)* Por franco se entenderá una unidad consistente en 65,5 miligramos de oro de 900 milésimas. La fecha de conversión en moneda nacional de la cantidad concedida será la que determine la ley del tribunal que conozca del caso"[38].

2. *Aplicación de las normas de limitación a empleados y agentes del porteador*

48. Según el párrafo 5 del artículo 4 del Convenio de Bruselas, "ni el *porteador* ni el *buque*" serán responsables por una cantidad mayor que la fijada como límite si el propietario de la carga no ha hecho una declaración de su valor. En el inciso *a)* del artículo 1, se dice que el "porteador" "comprende el propietario del buque o el fletador parte en un contrato de transporte con un cargador". Así pues, el Convenio de Bruselas no limita expresamente la responsabilidad a los empleados o agentes del porteador, y en muchas jurisdicciones los tribunales han declinado ampliar por interpretación el alcance del párrafo 5 del artículo 4 para incluir a dichas partes[39].

49. El artículo 3 del Protocolo de Bruselas contiene las siguientes disposiciones, que harían extensiva la aplicación de la limitación de responsabilidad a los empleados y agentes:

"2. Si se ejerce tal acción contra un empleado o agente del porteador, tal empleado o agente podrá prevalerse de las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad que el porteador puede invocar conforme al presente Convenio[40].

"3. El total de las cantidades que hayan de pagar el porteador y sus empleados y agentes no excederá en ese caso del límite establecido en el presente Convenio"[41].

Esta disposición se conserva en la norma propuesta sobre limitación de la responsabilidad, enunciada *infra* en el párrafo 59.

50. Si bien la disposición citada agregaría una aclaración útil, tal vez sea posible incluir, mediante un cambio de redacción, a los empleados y agentes en la norma de limitación principal, de manera que no sea necesaria otra norma para los empleados y agentes. Así, la norma fundamental de limitación podría decir así:

". . . ni el porteador ni sus empleados y agentes, ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas por una cantidad superior. . ."

Esta formulación se ha incorporado a la propuesta de norma completa de limitación de la responsabilidad enunciada en el párrafo 59 *infra*. Si se adoptara este método de redacción, tal vez sería útil retener el párrafo 3 del artículo 3 del Protocolo de Bruselas, citado más arriba, como disposición aparte. Así se hace en la propuesta mencionada.

3. *Efecto de la pérdida o daño causado con dolo o con temeridad*

51. Han surgido incertidumbres con respecto al efecto de la negligencia extrema o del dolo del porteador o de sus empleados o agentes sobre las disposiciones sobre limitación de responsabilidad del párrafo 5 del artículo 4[42]. El Protocolo de Bruselas contiene normas con respecto a la pérdida o daño causado con temeridad o con dolo. El inciso *e)* del artículo 2 y el párrafo 4 del artículo 3 del Protocolo establecen lo siguiente:

"2, *e)* Ni el porteador ni el buque tendrán derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad establecida en este párrafo si se demuestra que los daños se deben a una acción u omisión del porteador que ha tenido lugar, ya con intención de provocar daños, ya temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirían daños"[43].

". . .

"3, 4) . . . el empleado o agente del porteador no

[37] Por el artículo 4 del Protocolo de Bruselas se suprime el artículo 9 del Convenio de Bruselas.

[38] Compárese el Convenio de Varsovia, artículo 22, 4), en el que también se adopta el franco Poincaré; también el Convenio CIM, artículo 56, y la Convención CMR, artículo 23, 3), en las cuales se adopta en cambio el franco oro "Germinal", definido en ambas convenciones como "de un peso de 10/31 de gramo con ley de 0,900". Compárese también el Protocolo de La Haya, artículo XI, 5): "Esta conversión, a moneda nacional distinta de la moneda oro, se efectuará, si hay procedimiento judicial, con sujeción al valor oro de dicha moneda nacional en la fecha de la sentencia". En la respuesta de la República Federal de Alemania se dice que la fecha de conversión del franco Poincaré a las monedas nacionales no debe dejarse en manos de los tribunales nacionales, sino que la convención debe determinar que dicha fecha será la fecha en que nazca un derecho.

[39] La regla dominante parece ser que el porteador puede establecer válidamente en su conocimiento de embarque que sus empleados y agentes gozarán del beneficio de la limitación de responsabilidad (así como de otras disposiciones del contrato de transporte). No obstante, para ser eficaz, tal disposición debe indicar muy claramente la intención del porteador de extender la disposición de limitación. Véase *Bernard Screen Printing v. Meyer Line* 1971, A.M.C. 1887; cf. *Cabot Corporation v. S.S. Mormacswan*, 1971, A.M.C. 1130. Véanse también Estados Unidos, *Robert C. Herd and Co. v. Krowill Machinery Corp.* (1959 A.M.C. 879; 79 S. Ct. 766; 359 U.S. 297; Francia: 1959 D.M.F. 587; C.A. Aix 18.3.1958; Reino Unido: *Midlands Silicones Ltd. v. Scruttons Ltd.* [1959] 1 Lloyd's Rep. 289, QB [1960] 1 Lloyd's Rep. 571 C.A.; Australia: *Wilson v. Darling Island Stevedoring Company* [1956] 1 Lloyd's Rep. 346. Véase, en general, Selvig, *Unit Limitation, op. cit.*, 157 y siguientes.

[40] *Cf.* artículo 25 A, 1, del Convenio de Varsovia (agregado por el artículo XIV, 1, del Protocolo de La Haya), al dependiente que extiende la disposición sobre limitación de la responsabilidad "si prueba que actuaba en el ejercicio de sus funciones".

[41] El artículo 25 A, 2, del Convenio de Varsovia contiene la misma norma.

[42] Estas incertidumbres se refieren a la cuestión de si las palabras "en ningún caso" han de dar a los porteadores el derecho de limitar su responsabilidad incluso en casos que entrañen dolo o temeridad.

[43] El artículo 25 del Convenio de Varsovia priva al porteador del derecho de limitar su responsabilidad si el daño es causado por una acción u omisión suya "con intención de causar el daño" o por una acción u omisión de un agente que actúe en el ejercicio de sus funciones. Esta disposición fue modificada por el artículo XIII del Protocolo de La Haya, que establece que "los límites de responsabilidad . . . no se aplicarán si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del transportista o de sus dependientes, con intención de causar el daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño". En el artículo 29 de la Convención CMR se emplea el término "dolo". En el artículo 37 del Convenio CIM se establece que en casos de "dolo o una falta grave . . . deberá indemnizarse completamente al derechohabiente por el perjuicio probado, hasta el doble" del máximo que de lo contrario sería pagadero según las reglas de limitación.

podrá prevalerse de las disposiciones del presente artículo si se demuestra que los daños se deben a una acción u omisión del empleado o agente que ha tenido lugar, ya con intención de provocar daños, ya temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirían"[44].

52. Se observará que en las disposiciones indicadas se distingue entre "una acción u omisión del *porteador*" (inciso *e*) del artículo 2) y "una acción u omisión *del empleado o agente*" (párrafo 4) del artículo 3). A causa de esta distinción, puede ser dudoso que la limitación de la responsabilidad del *porteador* sea aplicable cuando el daño ha sido causado intencionalmente por un *empleado* o *agente*. Como se señaló en el primer informe del Secretario General, es difícil hacer una distinción entre los actos del "porteador" y los de sus "empleados y agentes" en el contexto de las organizaciones comerciales modernas, y esta distinción parece incompatible con la evolución jurídica actual en materia de responsabilidad de las entidades comerciales. Véase el primer informe del Secretario General (A/CN.9/63/Add.1*), párrs. 153 a 156 y 163 a 166. El Grupo de Trabajo, en su cuarto período de sesiones, al establecer normas afirmativas unificadas sobre la responsabilidad del porteador, omitió las disposiciones de las Reglas de La Haya que establecen una distinción entre el "porteador" y sus "empleados o agentes". Informe sobre el cuarto período de sesiones, párr. 28.

53. Según el párrafo 2 del artículo 25 del Convenio de Varsovia, el porteador no puede prevalerse de diversas disposiciones protectoras, incluso la relativa a limitación de la responsabilidad, en casos de dolo por "un agente del porteador que actúe en el ejercicio de sus funciones". El artículo XIII del Protocolo de La Haya sobre este Convenio suprime análogamente los límites de la responsabilidad en casos de actos especificados "del transportista o de sus dependientes". Según el párrafo 2 del artículo 29 de la Convención CMR, el porteador no puede prevalerse de las disposiciones que excluyen o limitan su responsabilidad si el dolo o la falta grave "ha sido cometido por los agentes o empleados del porteador o por cualesquier otras personas cuyos servicios emplee para efectuar el transporte, cuando tales agentes, empleados u otras personas actúen en el ejercicio de sus funciones". Compárense los artículos 37 y 40 del Convenio CIM.

54. La convención sobre la responsabilidad de los porteadores marítimos se conformaría al enfoque de otras convenciones sobre transporte si se adoptara la siguiente formulación, que combina el inciso *e*) del artículo 2 y el párrafo 4) del artículo 3 del Protocolo de Bruselas (los términos nuevos van en cursiva):

"Ni el porteador ni el buque tendrán derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad establecida en este párrafo si se demuestra que los daños se deben a una acción u omisión del porteador *o de alguno de sus empleados o agentes (en el ejercicio de sus funciones)* hecha con intención de provocar daños o temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirían daños. *El empleado o agente tampoco tendrá derecho a beneficiarse de tales disposiciones con respecto a una acción u omisión suya.*

55. En una respuesta al cuestionario de la Secretaría se recomendó una norma sobre limitación "inquebrantable", que fuera aplicable independientemente de la causa de la pérdida o daño[45]. Una limitación "inquebrantable" evitaría los litigios e incertidumbres que resultan de alegaciones de que la acción u omisión que causó el daño fue dolosa o temeraria. No obstante, es probable que una norma de este tipo pueda considerarse sólo en el contexto de un límite monetario relativamente alto. Si el Grupo de Trabajo aprobara este enfoque, podría formularse un proyecto de disposición en un futuro informe en relación con el examen de límites monetarios concretos.

4. *Un límite máximo de responsabilidad del porteador*

56. Con arreglo a la norma "por kilogramo" que estipula el inciso *a*) del artículo 2 del Protocolo, no hay un límite superior al que pueda llegar la responsabilidad máxima cuando se trate de cargas excepcionalmente pesadas. En la Conferencia Diplomática de 1968 se debatió la falta de este límite general y varias delegaciones presentaron propuestas encaminadas a establecerlos[46].

57. Sin embargo, finalmente estas propuestas fueron rechazadas, principalmente sobre la base de que eran innecesarias y superfluas en vista de la existencia de la Convención de 1957 sobre limitación global de responsabilidad[47], y porque en algunos casos con ellas se podía limitar excesivamente las compensaciones[48].

---

[44] El artículo 25 A, 3, del Convenio de Varsovia priva a los empleados y agentes de la regla de limitación "si se prueba que el daño es el resultado de una acción u omisión del dependiente, con intención de causar el daño, o con temeridad y sabiendo que probablemente causaría daño". El párrafo 2 del artículo 29 de la Convención CMR priva a los empleados y agentes del derecho de limitar sus responsabilidades personales si prueba que el daño fue causado con "dolo".

* Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV, anexo.

[45] Véase la respuesta de Noruega al cuestionario sobre conocimientos de embarque.

[46] Véase, por ejemplo, las propuestas de Dinamarca, Japón, los Países Bajos y la República Federal de Alemania, en Conferencia Dipliomática de Derecho Marítimo, 12a. reunión, 2a. fase, Bruselas 1968, *Verbatim Reports*, 21-2, pág. 104.

[47] Convenio Internacional relativo a la limitación de la responsabilidad de propietarios de buques de altura, firmado en Bruselas el 10 de octubre de 1957. En este Convenio se autoriza al porteador para que limite su responsabilidad a 1.000 francos por cada tonelada de desplazamiento de la nave en lo relativo a reclamaciones por pérdida de bienes (3.000 francos por tonelada en caso de reclamaciones por muerte o lesiones corporales), a menos que el suceso que origine la reclamación se haya debido a culpa o consentimiento del propietario. Este Convenio complementa al Convenio de Bruselas y no está derogado por éste.

[48] En la Conferencia Diplomática de 1968, Sir Kenneth Diplock, Jefe de la delegación británica y miembro del Comité de Redacción del inciso *a*) del Artículo 2 del Protocolo, hizo las siguientes observaciones en cuanto al límite general de responsabilidad de los porteadores: ". . . hemos preparado un proyecto en el que se fijaban . . . límites máximos . . . el sistema . . . era demasiado complicado para atraer a la mayoría de las naciones . . . y cuando la cifra elegida fue la más alta de las consideradas, 200.000 francos, resultó claro para quienes votamos en contra de esa propuesta que causaría injusticias que bien podrían determinar que muchas naciones se negaran a adherirse al Convenio. Si se hace un cálculo artimético, a razón de 30 francos por kilogramo, con 6,6 toneladas se alcanza la cifra de 200.000 francos. Ya muchos contenedores transportan 20 toneladas, y algunos más de 30 toneladas. En definitiva, el monto de la compensación a que tendría derecho el que tuviere mercancías en un contenedor no enumeradas específicamente

58. La decisión de la Conferencia Diplomática de 1968 de rechazar las propuestas encaminadas a fijar un límite máximo general a la responsabilidad del porteador, se ajustaba al criterio de otras importantes convenciones sobre transporte, en todas las cuales se establecían limitaciones "por kilogramo" mucho más altas y no se especificaban límites máximos. Cabe también notar que en las propuestas se formulaba un límite máximo "por bulto o unidad", con lo que se producirían las mismas ambigüedades analizadas precedentemente con respecto a esos términos.

5. *Resumen de las propuestas relativas a una norma completa de limitación de responsabilidad*

59. A continuación se enuncian en la forma de un proyecto de texto las diversas disposiciones que pueden ser necesarias para presentar una norma completa de limitación de responsabilidad. Las palabras cuyo uso es facultativo figuran entre paréntesis ( ).

Para el inciso *a*) se presentan variantes de disposiciones:

a)

Variante I

"A menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de las mercancías antes de su embarque y que esta declaración haya sido incluida en el conocimiento, ni el porteador ni sus *agentes o empleados* ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afectan a éstas por una cantidad superior al equivalente de ____ por (bulto u otra unidad *de embarque*) o de ____ por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, siendo aplicable el límite más elevado."

Variante II

"A menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de las mercancías antes de su embarque y que esta declaración haya sido incluida en el conocimiento, ni el porteador ni sus *agentes o empleados* ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas por una cantidad superior al equivalente de ____ por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas."

b) "Por franco se entenderá una unidad consistente en 65,5 miligramos de oro de 900 milésimas. La fecha de conversión en moneda nacional de la cantidad concedida será la que determine la ley del tribunal que conozca el caso."

c)[49] ("Cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o cualquier dispositivo similar, todo bulto o unidad que según el conocimiento vaya embalado en tal dispositivo más el *dispositivo mismo* (cuando lo proporcione el cargador), se considerarán como un bulto o una unidad a los efectos del presente párrafo. Fuera de este caso, tal dispositivo se considerará como el bulto o unidad.")

d) "La declaración mencionada en el inciso *a*) de este párrafo, si está incluida en el conocimiento, constituirá una presunción salvo prueba en contrario, pero no obligará al porteador, que podrá impugnarla."

e) "Por convenio entre el porteador, el capitán o el agente del porteador y el cargador, podrán fijarse cantidades máximas diferentes de las indicadas en el inciso *a*) del presente párrafo, siempre que esa suma máxima convencional no sea inferior a la cantidad máxima correspondiente indicada en dicho inciso."

f) "Ni el porteador ni el buque tendrán derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad establecida en el presente párrafo si se demuestra que los daños se deben a una acción u omisión del porteador, o de cualquiera de sus agentes o empleados (en el ejercicio de sus funciones), que ha tenido lugar, ya con intención de provocar daños, ya temerariamente, y a sabiendas de que probablemente se producirían daños. Tampoco el agente o empleado tendrá derecho a beneficiarse de esas disposiciones con respecto a un acto u omisión suyos."

g) "El total de las cantidades que hayan de pagar el porteador y sus empleados o agentes no excederá en ningún caso del límite establecido en el presente Convenio."

h) "Ni el porteador, ni sus agentes o empleados, ni el buque, serán en ningún caso responsables de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas si en el conocimiento el cargador ha hecho a sabiendas una declaración falsa de su naturaleza o de su valor."

D. *Principios que se deben considerar para fijar un límite*

60. En el presente informe no se ha hecho ninguna referencia a la cantidad límite, suponiendo que posteriormente se consideraría la cuestión de las cantidades concretas. Con todo, quizá el Grupo de Trabajo desee examinar los *principios* que sirvan para fijar un límite adecuado. En la presente sección se señalan los posibles principios que puede tomar en cuenta el Grupo de Trabajo.

1. *Restablecimiento del valor inicial de la cantidad límite en 1924*

61. El Convenio de Bruselas fijó en 1924 una cantidad límite de "100 libras esterlinas" por bulto o unidad. Como se hizo notar precedentemente[50], al cabo de 49 años la inflación ha reducido en gran medida el valor real de esa cantidad, de modo que el valor actual de "100 libras esterlinas" sólo representa una fracción del que tenía en 1924[51]. En general, se ha reconocido que la cantidad límite fijada por el Protocolo de Bruselas de "10.000 francos Poincaré" por "bulto o unidad" *no* restablece el valor original de "100 libras

como bultos, dependería del tamaño del contenedor en que se encontraran. Si se tratara de un contenedor de 6,6 toneladas o menos, obtendría el monto de 30 [francos por kilogramo], si se tratara de un contenedor de 21 toneladas de capacidad, sólo obtendría un tercio de ese monto. Si se tratara de un contenedor de 33 toneladas de capacidad, sólo obtendría un quinto de esa cantidad . . . Esto no parece tener sentido ni desde el punto de vista del cargador ni desde el del porteador". Véase *Verbatim Reports*, vol. 21-2, págs. 151-152.

[49] Esta disposición figura entre paréntesis porque sería innecesaria si se aprobara una regla de limitación basada solamente en el peso, como se sugiere en la variante II en el apartado *a*) *supra*.

[50] Véase el párr. 5 *supra*.

[51] Véase la nota 7, *supra*.

esterlinas"[52]. En consecuencia, tal vez el Grupo de Trabajo desee considerar si el restablecimiento del valor de 100 libras esterlinas en 1924 constituiría un principio adecuado para la fijación de una nueva cantidad límite.

2. *Comparación con otros convenios sobre transporte*

62. Se pueden obtener útiles antecedentes haciendo una comparación de las cantidades límite fijadas en otros importantes convenios sobre transporte. Esta comparación revela que el límite "por kilogramo" del Protocolo de Bruselas es muy inferior al límite "por kilogramo" de otros convenios de la misma índole, como se indica en el cuadro siguiente:

CUADRO 1

Convenio	*Límite (francos por kilogramo)*	*Porcentaje del límite fijado por el Protocolo de Bruselas*
Protocolo de Bruselas ..	30	100
Convenio de Varsovia[a] ..	250	833
Convenio CIM[b]	496	1 650
Convenio CIM, proyecto de revisión[c]	238	825
Convención CMR[d]	123	414

[a] Convenio para la unificación de determinadas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia, el 12 de octubre de 1929, 137 Sociedad de las Naciones, *Treaty Series* 11, artículo 22. Las normas básicas de todos los convenios citados en este documento están sujetas a algunas restricciones y excepciones.

[b] Convenio internacional referente al transporte de mercancías por ferrocarril (CIM), firmado en Berna el 25 de octubre de 1952, Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 241, artículo 31, pág. 427. El límite efectivo estipulado en el artículo 31 es de "100 francos por kilogramo", pero el artículo 56 entiende por franco "el franco oro de un peso de 10/31 de gramo, con ley de 0,900". Esta unidad monetaria, a veces denominada "Franco Germinal", vale aproximadamente cinco veces más que el Franco Poincaré. Para facilitar la comparación, en el cuadro 1 *supra* se ha convertido el límite fijado por el CIM de 100 francos "Germinal" en francos Poincaré. Véase también el Protocolo de 25 febrero de 1961 y el artículo 31 del Protocolo A de 29 de abril de 1964.

[c] El proyecto de enmiendas al Convenio CIM fue aprobado el 7 de febrero de 1970 en la Séptima Conferencia para la revisión del Convenio CIM, celebrada en Berna. Véase *Office central des transports internationaux par chemins de fer*, Berna, "Rapport de Gestion", 1970, pág. 6. Por una de estas enmiendas se reduce el límite de 100 a 50 francos "Germinal". Las enmiendas radactadas en 1970 no han entrado aún en vigor.

[d] Convención sobre el contrato de transporte internacional de mercaderías por carretera (CMR), firmada en Ginebra el 19 de mayo de 1956, Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 399, artículo 23, pág. 210. El artículo 23 estipula un límite de "25 francos por kilogramo" pero, al igual que el artículo 56 del Convenio CIM (véase nota 3 *supra*), entiende por franco "el franco oro de un peso de 10/31 de gramo, con ley de 0,900". Tal como se hizo en relación con el Convenio CIM, el límite fijado por la CMR de 25 francos "Germinal" ha sido convertido en francos Poincaré en el cuadro *supra* para facilitar la comparación.

[52] El Presidente del Grupo de Trabajo sobre limitación de responsabilidad en la Conferencia Diplomática de 1968 reconoció que 10.000 francos ". . . constituyen una cifra 20% ó 25% inferior a la de 100 libras oro aprobada en 1924, pero sin duda representan una mejora apreciable respecto del nivel a que en realidad había descendido el límite en los distintos países". Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo, *op. cit.*, 1967, pág. 716.

APENDICE I

Límites "por bulto o unidad" en determinados países

País	*Límite*	*Equivalente en libras esterlinas al cambio oficial*	*Equivalente en dólares de los EE.UU. en cifras redondas*
Australia[a]	400 dólares australianos	47	122
Bélgica	17.500 francos belgas	150	370
Canadá	500 dólares canadienses	192	500
Dinamarca	1.800 coronas danesas	99	257
España	5.000 pesetas	31	80
Estados Unidos ..	500 dólares	192	500
Finlandia[b]	600 marcos nuevos finlandeses	56	146
Francia	2.000 francos	150	390
Grecia	8.000 dracmas	102	264
Irlanda	100 libras esterlinas	101	261
Italia	200.000 liras	131	340
Japón	100.000 yen	123	320
Noruega	1.800 coronas noruegas	104	270
Países Bajos	1.250 florines	148	385
Portugal	12.500 escudos	138	359
Reino Unido[c]	100 libras esterlinas	100	260
República Federal de Alemania ...	1.250 DM.	149	388
Suecia	1.800 coronas suecas	145	378
Suiza	2.000 francos suizos	203	528
URSS[d]	250 rublos	115	300

FUENTE DE LOS TIPOS DE CAMBIO: Fondo Monetario Internacional, *International Financial Statistics*, mayo 1972, pág. 6.

[a] Se ha informado al Secretario General de que en 1957 se concertó un acuerdo en Australia entre los principales navieros, aseguradores y propietarios de la carga, en virtud del cual se aumentó el límite de 100 a 200 libras australianas (en la actualidad 400 dólares australianos).

[b] Para los demandantes domiciliados en un Estado extranjero, el límite es de 18.000 marcos viejos finlandeses en oro (alrededor de 1.800 marcos nuevos finlandeses) si hay un acuerdo recíproco entre Finlandia y el Estado extranjero de que se trate en el sentido de que se aplicará el límite más alto entre barcos que pertenezcan a los respectivos Estados.

[c] Los propietarios de la carga, los navieros y los aseguradores británicos, celebraron en 1950 un acuerdo para aumentar el límite a 200 libras esterlinas "en moneda legal". (Acuerdo de 1950 de la Asociación de Derecho Marítimo Británico, conocido por regla general como "Acuerdo de la cláusula oro".) Este acuerdo regula todas las controversias que se susciten entre sus partes, siempre que se ventilen en el Reino Unido.

[d] *Crédit Suisse, Bulletin*, abril/mayo 1972, pág. 31.

APENDICE II

Textos del párrafo 5 del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924 y de los artículos 2 y 3 del Protocolo de Bruselas de 1968

A. *Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924*

Artículo 4

5. Ni el porteador ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que

afecten a éstas, por cantidad mayor de cien libras esterlinas por bulto o unidad, o el equivalente de esta suma en otra moneda, a menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de estas mercancías antes de su embarque y que esta declaración se haya insertado en el conocimiento.

Esta declaración inserta en el conocimiento constituirá una presunción, salvo prueba en contrario, pero no obligará al porteador, que podrá impugnarla.

Por convenio entre el porteador, el capitán o el agente del porteador y el cargador, podrá fijarse una cantidad máxima diferente de la indicada en este párrafo, con tal que este máximo convencional no sea inferior a dicha cifra.

Ni el porteador ni el buque serán en caso alguno responsables por las pérdidas o daños causados a las mercancías o que les conciernan, si en el conocimiento el cargador ha hecho a sabiendas una declaración falsa de su naturaleza o de su valor.

B. *Protocolo por el que se modifica el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924*

Artículo 2. El artículo 4, párrafo 5 queda sustituido por el texto siguiente:

a) A menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de las mercancías antes de su embarque y que esta declaración haya sido incluida en el conocimiento, ni el porteador ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas por una cantidad superior al equivalente de 10.000 francos por bulto o unidad o de 30 francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, siendo aplicable al límite más elevado.

b) La cantidad total debida será calculada en función del valor de las mercancías en el lugar y en la fecha en que hayan sido descargadas conforme al contrato, o en el lugar y en la fecha en que deberían haber sido descargadas.

El valor de las mercancías se determinará según la cotización en bolsa o, a falta de ella, según el precio corriente en el mercado o, a falta de cotización en bolsa y de precio corriente en el mercado, según el valor usual de mercancías de las mismas naturaleza y calidad.

c) Cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o cualquier dispositivo similar, todo bulto o unidad que según el conocimiento vaya embalado en tal dispositivo se considerará como un bulto o una unidad a los efectos de este párrafo. Fuera de este caso, tal dispositivo se considerará como el bulto o unidad.

d) Por franco se entenderá una unidad consistente en 65,5 miligramos de oro de 900 milésimas. La fecha de conversión en moneda nacional de la cantidad concedida será la que determine la ley del tribunal que conozca del caso.

e) Ni el porteador ni el buque tendrán derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad establecida en este párrafo si se demuestra que los daños se deben a una acción u omisión del porteador que ha tenido lugar, y con intención de provocar daños, ya temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirían daños.

f) La declaración mencionada en el apartado *a*) de este párrafo, si está incluida en el conocimiento, constituirá una presunción salvo prueba en contrario, pero no obligará al porteador, que podrá impugnarla.

g) Por convenio entre el porteador, el capitán o el agente del porteador y el cargador, podrán fijarse cantidades máximas diferentes de las indicadas en el apartado *a*) de este párrafo, siempre que esa suma máxima convencional no sea inferior a la cantidad máxima correspondiente indicada en dicho apartado.

h) Ni el porteador ni el buque serán en ningún caso responsables de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas si en el conocimiento el cargador ha hecho a sabiendas una declaración falsa de su naturaleza o de su valor.

Artículo 3. Entre los artículos 4 y 5 del Convenio se añade el siguiente artículo 4 *bis*:

1. Las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad establecidas en el presente Convenio serán aplicables a toda acción ejercida contra el porteador para la indemnización de las pérdidas o daños sufridos por mercancías que sean objeto de un contrato de transporte, se funde la acción en responsabilidad contractual o en responsabiliad extracontractual.

2. Si se ejerce tal acción contra un empleado o agente del porteador, tal empleado o agente podrá prevalerse de las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad que el porteador puede invocar conforme al presente Convenio.

3. El total de las cantidades que hayan de pagar el porteador y sus empleados y agentes no excederá en ese caso del límite establecido en el presente Convenio.

4. No obstante, el empleado o agente del porteador no podrá prevalerse de las disposiciones del presente artículo si se demuestra que los daños se deben a una acción u omisión del empleado o agente que ha tenido lugar, ya con intención de provocar daños, ya temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirían.

PARTE II. TRANSBORDO

A. *Introducción: tipos de conocimientos de embarque*

1. Como se señaló en la introducción general al presente informe, entre los temas elegidos para ser examinados por la Comisión se incluyó el del uso de las "cláusulas de transbordo" en los conocimientos de embarque.

2. Hay "transbordo" cuando, durante el transporte de mercancías en virtud de un contrato de transporte, el porteador que celebró el contrato con el cargador (denominado en el presente informe el "porteador contratante") transfiere las mercancías a otro porteador (denominado en el presente informe el "porteador sucesivo"). El transbordo puede ocurrir en diversas circunstancias, y es importante distinguir entre dos clases diferentes de disposiciones relativas al transbordo.

3. La primera clase (a menudo denominada "conocimiento de embarque directo") establece un "puerto de desembarque" en el cual se conviene expresamente que se hará el transbordo. Por ejemplo, un expedidor de Bombay que envía mercancías a Tokio puede hacer un contrato con un porteador contratante para transportar mercancías a Sydney en su buque y en Sydney transbordar esas mercancías al buque de un porteador sucesivo para el viaje de Sydney a Tokio. De conformidad con ese arreglo, el anverso del conocimiento de embarque diría lo siguiente: "Barco: *S.S. Alicia;* puerto de embarque: *Bombay;* puerto de descarga: *Sydney;* destino final: *Tokio*".

4. Entre las disposiciones impresas en el reverso del conocimiento de embarque puede incluirse un texto como el siguiente:

"Si se ha concertado de antemano expresamente, o de otro modo, el porteador tendrá libertad para

transportar las mercancías a su puerto de destino por el buque citado u otro buque o buques, tanto si pertenecen al porteador o a otros . . . Cuando el último destino en el que el porteador puede haberse comprometido a entregar las mercancías es destino del puerto de descarga del buque, *el portador actúa únicamente como agente expeditor.*

"La responsabilidad del porteador quedará limitada a la parte del transporte realizada por él en buques bajo su gestión y no reconocerá ninguna reclamación por avería o pérdida que se produzca durante cualquier otra parte del transporte, aunque él haya cobrado el flete por el transporte completo"[1].

5. La característica importante de ese conocimiento de embarque es que la transferencia de la responsabilidad por el transporte del porteador contratante a un porteador sucesivo en un punto intermedio (es decir, en Sydney,) está expresamente prevista en el contrato de transporte. Se advertirá que en el conocimiento de embarque se prevé que respecto de esta transferencia de responsabilidad el porteador contratante actúa sólo como agente del propietario de las mercancías al concertar los arreglos para reexpedir las mercancías. Según una autoridad en la materia, en tal caso "parecería que el puerto de descarga para transbordo debe ser considerado como otro puerto de descarga posible en virtud del contrato; cabe considerar que queda terminado en adelante el contrato de transporte comprendido en el conocimiento de embarque y dejan de aplicarse las Reglas de La Haya al porteador que era una de las partes en ese contrato[2].

6. En el segundo tipo de conocimiento de embarque no se prevé ningún puerto de descarga intermedio. Por ejemplo, en un embarque de mercancías de Bombay a Tokio, los espacios en blanco en el anverso del conocimiento de embarque se llenarían con los datos siguientes: "Buque: *SS. Alicia;* Puerto de Embarque: *Bombay;* Destino final: *Tokio*".

7. Sin embrago, las condiciones de transporte establecidas en el reverso del conocimiento de embarque incluyen generalmente una cláusula con arreglo a la cual el porteador está autorizado a transbordar las mercancías. Por ejemplo, en el artículo 6 del conocimiento de embarque CONLINE se establece que:

"Si se ha concertado de antemano expresamente, o de otro modo, el porteador tendrá libertad para transportar las mercancías a su puerto de destino por el buque citado u otro buque o buques, tanto si pertenecen al porteador *o a otros,* o por otros medios de transporte, procediendo a tal puerto bien directa o indirectamente; y para llevar las mercancías o parte de ellas, más allá de su puerto de destino; y para transbordarlas, desembarcarlas o depositarlas en tierra o a flote y reembarcarlas y reexpedirlas a costa del porteador, *pero a riesgo del comerciante*"[3].

8. Muchos conocimientos de embarque contienen también alguna frase, generalmente la cláusula por la que se autoriza el transbordo, con arreglo a la cual el porteador contratante y cada porteador sucesivo es responsable por las pérdidas o daños que sufran las mercancías únicamente mientras estén en poder de ese porteador. Hay varias variaciones de esta clase de cláusula. El conocimiento de embarque CONLINE incluye la cláusula siguiente:

". . . La responsabilidad del porteador quedará limitada *a la parte del transporte realizada por él en buques bajo su gestión* y no reconocerá ninguna reclamación por avería o pérdida que se produzca durante cualquier otra parte del tranporte, *aunque haya cobrado el flete por el transporte completo.*" (Artículo 6.)

9. Un propósito análogo se refleja en las cláusulas en las que se establece que se considera que el cargamento ha sido entregado cuando sale del buque del porteador contratante. Como ejemplo de cláusula de esa clase citaremos la siguiente:

"Toda responsabilidad del porteador por cualquier concepto cesará por completo y se considerará que las mercancías han sido entregadas por él con arreglo a este conocimiento de embarque, y este contrato de transporte se considerará cumplido plenamente, en el momento de la entrega real o implícita de las mercancías por cualquier persona o porteador sucesivo en el puerto de descarga o en otra parte si hubiese habido previamente sustitución, transbordo o transporte sucesivo"[4].

10. Por otra parte, por lo menos en un formulario corriente de conocimiento de embarque el porteador contratante asume expresamente la responsabilidad por el transporte sucesivo de conformidad con el siguiente texto:

"Las mercancías, o parte de ellas, podrán transportarse en el mismo buque o en otros buques, pertenezcan o no a la compañía, y si las circunstancias, a juicio del porteador, el capitán o el agente, hacen que el transbordo sea conveniente o útil podrán transbordarse en cualquier puerto o puertos o en cualquier lugar o lugares, y en el curso del transbordo podrán colocarse o almacenarse en la nave o en tierra y podrán reembarcarse o enviarse por vía terrestre y/o por vía aérea, *a elección y por cuenta del porteador, formando todas las operaciones parte del viaje contratado y siguiendo aplicándose las disposiciones del conocimiento de embarque*"[5].

B. *Legislación y prácticas aplicables a las cláusulas de transbordo*

11. No existe actualmente una legislación internacional que se refiera directamente al transbordo por

[1] Conocimiento de embarque CONLINE, condiciones para buques de línea aprobadas por *the Baltic and International Maritime Conference.* Informe de la Secretaría de la UNCTAD sobre Conocimientos de Embarque (TD/B/C.4/ISL/6/Rev.1), anexo III, parte B de la sección 6.

[2] Carver, *Carriage by Sea* (12a. edición, 1971), págs. 276 y 277.

[3] En esta y en otras citas, la cursiva es nuestra, salvo indicación en contrario. Las cláusulas de transbordo corrientes se resumen en la respuesta de Australia al cuestionario que figura en el párrafo 9. Las porciones conexas del conocimiento de embarque CONLINE se citan en el párrafo 4, *supra.* Véase el Informe de la Secretaría de la UNCTAD sobre Conocimientos de Embarque, *op. cit., supra* nota 1.

[4] Gronfors, *On-Carriage in Swedish Maritime Law,* en *Six Lectures on the Hague Rules* (Gronfors, ed., 1967), pág. 52.

[5] Transatlantic, Australian Homeward B/L 3 (*d*) (la cursiva es nuestra). Véase Gronfors, *ibid.* pág. 52. La respuesta de Checoslovaquia al cuestionario es expresamente favorable al criterio aplicado en este modelo de conocimiento de embarque. Este criterio se refleja en proyectos de propuestas que figuran en la parte G, *infra.*

porteadores marítimos. A falta de disposiciones expresas en el Convenio de Bruselas de 1924, podría recurrirse en algunas situaciones al requisito general del párrafo 2 del artículo 3 de que el porteador "procederá de manera apropiada y cuidadosa al . . . transporte, custodia, cuidado y descarga de las mercancías transportadas", disposición reforzada por el párrafo 8 del artículo 3 que anula las disposiciones contractuales cuyo fin es reducir la responsabilidad del porteador conforme al convenio. Pero no parece que los porteadores utilicen constantemente esas disposiciones para reglamentar los transbordos que se llevan a cabo de conformidad con las cláusulas típicas de transbordo contenidas en los conocimientos de embarque.

12. En consecuencia, se supone en general que se aplicarán las cláusulas de transbordo para limitar la responsabilidad del porteador a la parte del viaje comprendida en el contrato durante la cual las mercancías se encuentren en su barco y antes del transbordo de las mercancías a un porteador sucesivo[6].

13. De conformidad con la práctica existente, cuando se realiza el transbordo el porteador sucesivo emite un conocimiento de embarque o da al porteador contratante un recibo que lo exime de responsabilidad por las mercancías[7]. Generalmente el porteador sucesivo emite sus propios conocimientos de embarque. Varias cláusulas corrientes de transbordo, como las de los conocimientos de embarque de ALAMAR y en los conocimientos de embarque modelo P e I establecen expresamente que cuando se hace el transbordo el conocimiento de embarque del porteador contratante cesará de tener efecto y será reemplazado para el resto del transporte por el del porteador sucesivo. Sin embargo, no está claro si las disposiciones del conocimiento de embarque del porteador contratante que se aparten de las del conocimiento de embarque original y que puedan resultar en perjuicio del propietario de la carga, priman sobre las disposiciones del conocimiento de embarque original. Esas disposiciones del conocimiento de embarque pueden incluir cláusulas sobre la elección de la jurisdicción y el monto en dinero aplicables al determinar la limitación de la responsabilidad. Una cuestión esencial sobre la cual parece no haber una práctica uniforme es la de si el Convenio sigue siendo aplicable durante todo el viaje o si su aplicación se decide sobre la base del derecho aplicable a cada conocimiento de embarque expedido durante el transporte[8].

14. La cuestión de la responsabilidad en el transbordo mediante gabarras, o de otro modo, del buque de un porteador al buque del otro porteador y el depósito en tierra o a bordo de un buque hasta que el porteador sucesivo embarque las mercancías en su buque, no parece haber sido solucionada en la práctica[9]. A este respecto algunos conocimientos de embarque establecen simplemente que la responsabilidad del porteador se limitará a la parte del transporte realizada en sus buques (conocimiento de embarque CONLINE). De conformidad con el presente Convenio, podría sostenerse que en virtud del inciso *e*) del artículo 1 la responsabilidad del Porteador continúa sólo hasta que las mercancías son descargadas de su buque, y que en virtud del artículo 7 el porteador puede hacer cualquier arreglo "antes de la carga y después de la descarga del buque en que las mercancías se transporten por mar". Otros conocimientos de embarque, como el conocimiento de embarque modelo P e I, son más explícitos porque prevén que durante el transbordo el propietario de la carga no podrá reclamar por las pérdidas o daños que sufran las mercancías durante el transbordo y que además correrá a su cargo el costo del almacenamiento durante el transbordo[10].

C. *Problemas que surgen con arreglo al derecho y a la práctica actuales*

15. Las cláusulas de transbordo responden al interés de los porteadores en: 1) permitir máxima flexibilidad para establecer la ruta de sus buques, y 2) limitar lo más estrictamente posible el período durante el cual el porteador será responsable por la pérdida o daños que sufran las mercancías.

16. Por otra parte, la medida en que los conocimientos de embarque responden a ese interés crea problemas para el cargador[11].

17. De conformidad con la práctica actual, cuando el conocimiento de embarque contiene una cláusula de transbordo típica el cargador sólo puede tener recurso contra el porteador en cuyo poder se encontraban las mercancías cuando se produjo el daño o la pérdida. Pero es frecuente que el propietario de la carga no sepa dónde ocurrió la pérdida o el daño. Se ha sugerido que en esa situación, el propietario de la carga debería iniciar una acción judicial contra todos los porteadores que han participado en el transporte. De lo contrario tendrá que recurrir contra cada uno de los porteadores hasta que se establezca la responsabilidad[12].

18. El propietario de la carga se encuentra también en la incertidumbre respecto de la pérdida o daños que pueda alegarse tuvieron lugar durante el transbordo de las mercancías de un porteador a otro. De conformidad con las cláusulas existentes, el propietario de la carga puede verse obligado a reclamar contra los propietarios de gabarras, las autoridades portuarias y los encargados de las operaciones de almacenamiento en el puerto de transbordo. Este puerto puede estar muy lejos del domi-

[6] Scrutton en Charter Parties (17a. ed.,), pág. 418, dice que la libertad de transbordar no está incluida en la prohibición del inciso 8) del artículo 3 de las Reglas de La Haya según la cual parece establecido el requisito de que el transbordo sea razonable y no incompatible con lo que se ha de entender por "transporte adecuado". Scrutton cita el caso inglés de *Marcelino González y Compañía v. James Nourse Limited* (1936) 1 k. B. 565 en apoyo de su opinión. Parecería que los problemas relacionados con la validez de la cláusula de transbordo están estrechamente relacionados con el efecto perjudicial más común del transbordo, es decir, la pérdida económica para el propietario de la carga debido a la demora.

[7] Tetley, *Marine Cargo Claims* (1965), pág. 255.

[8] Knauth, *Ocean Bills of Lading*, págs. 229 y 230.

[9] Véase Powers, *A Practical Guide to Bills of Lading* (1966), 87. Pero en un fallo que sentó jurisprudencia de los tribunales de los Estados Unidos, "The Lighter Sydney", 114 F. 2°. 72, la corte, basándose en la Ley Harter declaró que "el expedidor ha recibido un conocimiento de embarque directo, después de lo cual los porteadores principales no pueden eximirse por contrato de su responsabilidad durante el transbordo".

[10] Véase el anexo III del Informe de la Secretaría de la UNCTAD sobre Conocimientos de Embarque.

[11] Véase las respuestas al cuestionario enviadas por Australia, Austria, Checoslovaquia, Chile, Dinamarca, Irak, la República Federal de Alemania, la República Khmer, Suecia y Turquía.

[12] Tetley, *op. cit., supra*, págs. 225 y 257.

cilio del propietario de la carga y ordinariamente este último no tendrá contacto directo con las partes que intervienen en el transbordo y hasta puede no conocerlas siquiera.

19. Como se ha señalado, no está claro si las disposiciones de un conocimiento de embarque del porteador sucesivo priman sobre las del conocimiento de embarque inicial. El propietario de la carga no tiene seguridad sobre la ley que regirá el transporte sucesivo. El conocimiento de embarque del transporte sucesivo puede ser emitido en un Estado que no sea parte en el Convenio. En ese caso, las disposiciones del conocimiento de embarque inicial, según las cuales el contrato de transporte termina con el transbordo, pueden llevar a la conclusión de que el "nuevo" contrato de transporte no está regido por el Convenio.

D. *Disposiciones de convenios que rigen el transporte por vía aérea, por carretera y por ferrocarril*

20. Al examinar las disposiciones legislativas aplicables a los problemas del transbordo, habrá que tener presentes las siguientes cuestiones fundamentales:

a) ¿Hasta qué punto debe ser responsable el porteador contratante con arreglo al contrato de transporte?

b) ¿Debe ser responsable el porteador sucesivo (y más especialmente, el porteador final o "que hace la entrega") por las pérdidas o daños ocurridos antes de que reciba el transbordo? ¿O sólo debe ser responsable por las pérdidas o daños ocurridos durante la parte del transporte que haya realizado?

c) ¿Debe estar regida la responsabilidad del porteador sucesivo por los términos del contrato de transporte inicial y por el Convenio?

21. Las convenciones internacionales aplicables al transporte por vía aérea, por ferrocarril y por carretera contienen disposiciones para resolver estos problemas (y otros conexos). En esas convenciones varios problemas son considerados en un artículo o en varios artículos conexos que deben considerarse como si formaran una unidad. Por esa razón se indican a continuación las disposiciones de cada convención sobre este grupo de problemas. Más adelante se considerarán por separado cada uno de los problemas.

1. *Transporte aéreo: la Convención de Varsovia*

22. La Convención de 1929 para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional (Convención de Varsovia)[13] dispone en el inciso 3) de su artículo 1:

> "El transporte que se efectúe por aire por varios transportadores sucesivos constituye, para la aplicación de esta Convención, un solo transporte cuando esté considerado por las Partes como una sola operación, aun cuando haya sido hecha bajo la forma de un solo contrato o de una serie de contratos . . ."

23. El artículo 30 de esta Convención se refiere al derecho a recurrir en el caso de los viajeros, equipajes o mercancías cuando se trata "del transporte regido por la definición del tercer inciso del artículo 1, que deba ejecutarse por diversos transportadores sucesivos . . ." (citado precedentemente). El párrafo 1 de ese artículo sigue diciendo que en el caso de este transporte:

> ". . . cada transportador, al aceptar viajeros, equipajes o mercancías, estará sometido a las reglas establecidas por esta Convención y será considerado como una de las partes contratantes del contrato de transporte, siempre que dicho contrato se refiera a la parte de transporte efectuada bajo su control."

24. En lo que se refiere a la responsabilidad en cuanto a las *mercancías* (por oposición al caso de los viajeros), el párrafo 3 del artículo 30, establece una norma más amplia de responsabilidad que dispone lo siguiente[14]:

> "3) Si se trata de . . . mercancías, el remitente podrá proceder contra el primer transportador y el destinatario tendrá derecho a exigir la entrega al último y tanto el uno como el otro podrán, además, proceder contra el transportador que haya efectuado el transporte durante el curso del cual haya ocurrido la destrucción, la pérdida, la avería o el retardo. Esos transportadores serán responsables solidariamente ante el remitente y el destinatario."

2. *Transporte por carretera: la Convención CMR*

25. La Convención sobre el contrato de transporte internacional de mercaderías por carretera (Convención CMR)[15] contiene los siguientes artículos:

> "*Artículo 34:* Si el transporte regido por un solo contrato es efectuado por sucesivos porteadores por carretera, cada uno de ellos será responsable por la ejecución de toda la operación y el segundo porteador y cada porteador sucesivo pasarán a ser partes en el contrato de transporte, de conformidad con los términos de la carta de porte, por el hecho de haber aceptado las mercancías y la carta de porte."
>
> "*Artículo 36:* Excepción hecha del caso de una contrademanda o de una compensación planteada en una acción judicial relativa a una reclamación basada en el mismo contrato de transporte, sólo puede iniciarse una acción judicial para reclamar por la pérdida, el daño o la demora contra el primer porteador, el último porteador o el porteador a cuyo cargo estaba esa parte del transporte durante la cual ocurrió el suceso que ocasionó la pérdida, el daño o la demora; puede iniciarse una acción judicial contra varios de esos porteadores al mismo tiempo."

3. *Transporte por ferrocarril: Convenio CIM*

26. El Convenio Internacional de 1952 referente al transporte de mercancías por ferrocarril (Convenio CIM)[16] comprende los siguientes artículos:

> "*Artículo 26. Responsabilidad colectiva de los ferrocarriles*
>
> "1. El ferrocarril que haya aceptado al transporte la mercancía en unión de la carta de porte, será responsable "de la ejecución del transporte" en el recorrido total hasta la entrega.
>
> "2. Cada ferrocarril subsiguiente, por el mero

[13] Sociedad de las Naciones, *Treaty Series*, vol. CXXXVII, pág. 13.

[14] El artículo 30 3) aplica las mismas normas a mercancías y al equipaje de un viajero. Las referencias a equipajes se omiten en la cita del artículo 30 3).

[15] Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 399, No. 5742.

[16] Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 241, No. 3442.

hecho de encargarse de la mercancía con la carta de porte primitiva, participará del contrato de transporte, de acuerdo con las estipulaciones de este documento, y asumirá las obligaciones que de él se deriven . . ."

"Artículo 43. Ferrocarriles contra los cuales puede ejercerse la acción judicial. Competencia

[Los párrafos 1 y 2 se refieren a la acción judicial para recobrar las cantidades pagadas en virtud del contrato de transporte y a la acción judicial relativa a los reembolsos.]

3. Las demás acciones judiciales derivadas del contrato de transporte podrán ejercitarse exclusivamente contra el ferrocarril de procedencia, el de destino o aquel en cuyas líneas se hubiese producido el hecho que origina la acción . . ."

E. *Responsabilidad del porteador contratante*

27. Se habrá advertido que en los convenios relativos al transporte por avión, por carretera o por ferrocarril se considera que el primer porteador (es decir, el porteador contratante) es responsable por el transporte hasta el punto de destino, aun cuando parte de dicho transporte sea efectuada por otros porteadores[17]. De conformidad con la Convención de Varsovia (inciso 3 del artículo 1), aun cuando las partes hagan un contrato de transporte aéreo "bajo la forma de . . . una *serie* de contratos", se considera que el contrato se refiere a un solo transporte "cuando esté considerado por las partes como *una sola operación*". En virtud del inciso 3 del artículo 30, en lo tocante al transporte de mercancías el remitente aparentemente podrá considerar responsable al primer transportador por la pérdida o el daño ocurridos durante el transporte efectuado por los transportadores sucesivos.

28. De conformidad con la Convención CMR sobre el transporte por carretera (artículo 34), si el transporte regido por un solo contrato es efectuado por sucesivos porteadores por carretera, cada porteador será responsable por toda la operación. Y con arreglo al artículo 36, el primer porteador será responsable no sólo ante el remitente (como en la Convención de Varsovia) sino también ante el destinatario[18].

29. Análogamente, de conformidad con el artículo 26 del Convenio sobre el transporte por ferrocarril (CIM): "El ferrocarril que haya aceptado al transporte la mercancía en unión de la carta de porte, será responsable de la ejecución del transporte en el recorrido total *hasta la entrega*."

30. Hacer legalmente responsable ante el expedidor al primer porteador (o porteador "contratante") por la pérdida o los daños causados por un porteador sucesivo no significa, desde luego, que el porteador contratante deba soportar esta pérdida. Si el porteador parcial es culpable de esa pérdida estará legalmente obligado a indemnizar al porteador contratante. Y si la reclamación contra el porteador contratante llega a la justicia, lo normal será que el porteador contratante invite al porteador sucesivo a asumir la defensa contra esa acción[19].

31. Por consiguiente, la cuestión no consiste en determinar quién habrá de soportar la pérdida sino en establecer el mecanismo más eficiente para lograr que la parte que causó la pérdida reembolse al propietario de la carga. En muchos casos el propietario de la carga no puede determinar fácilmente cuál de los sucesivos porteadores tuvo la culpa[20]. La cuestión puede ser ciertamente controvertida entre los porteadores. Normalmente los porteadores están en mejores condiciones que el propietario de la carga para resolver la cuestión. Las convenciones que rigen el transporte por aire, por carretera y por ferrocarril reflejan el punto de vista de que es preferible que estas cuestiones sean resueltas entre los porteadores en vez de obligar al propietario de la carga a elegir entre: 1) iniciar acciones judiciales simultáneas contra diferentes personas[21] y 2) correr el riesgo de que se desestime la acción inicial por haber elegido al porteador que no correspondía, posiblemente en una fecha en que las pruebas se hayan desvanecido o el plazo de prescripción haya expirado.

F. *Responsabilidad del porteador sucesivo; el porteador que efectúa la entrega*

32. Se observará que los convenios que rigen el transporte por aire, por carretera y por ferrocarril también establecen que el "último porteador" será responsable ante el propietario de la carga por la pérdida o daño (de las mercancías) aun cuando esta pérdida o daño pueda no haber ocurrido durante la parte del transporte efectuado bajo su control[22].

33. Las consideraciones a que obedece esa disposición son análogas a las aplicables a la responsabilidad del porteador inicial (o porteador contratante). En ambas situaciones se trata de establecer el mecanismo

[17] Con algunas excepciones menores, los convenios no rigen el transporte por diferentes tipos de transporte. La Convención de Varsovia, por ejemplo, se ocupa de los porteadores *aéreos* sucesivos.

[18] Esta disposición sería pertinente si el destinatario optara por no invocar exclusivamente la responsabilidad que la convención impone también al "último porteador" y al "porteador que hubiera efectuado la parte del transporte en el curso de la cual hubiera ocurrido el accidente que ocasionó la pérdida, el daño o el retardo".

[19] En la respuesta al cuestionario enviado por la Unión Internacional de Seguros de Transportes se observa que la existencia de una cláusula de transbordo en el conocimiento de embarque no influye en la tarifa del seguro de la carga y generalmente no es conocida por el asegurador. También se señala en dicha respuesta que una cláusula de ese tipo puede influir en la posibilidad de que el asegurador marítimo recurra contra el porteador. Sin embargo, como sólo se recurre contra el porteador cuando la negligencia parece evidente, y las sumas recobradas representan sólo una parte muy pequeña de las reclamaciones pagadas, la cláusula de transbordo no tiene mayores efectos sobre las tarifas de seguros de la carga. Véase la respuesta de Suecia, en la que se sugiere que las prácticas de transbordo influyen en el costo del seguro.

[20] Los problemas prácticos de obtener reparación de un porteador sucesivo se analizan en las respuestas de Checoslovaquia y la República Khmer.

[21] Los litigios dan lugar a situaciones tan insólitas que, por lo menos en algunos sistemas jurídicos, es posible que se rechace la acción contra el porteador A porque el porteador B es responsable, y que se rechace la acción contra el porteador B (generalmente en una jurisdicción distinta) porque la parte responsable es el porteador A.

[22] Con arreglo al inciso 3) del artículo 30 de la Convención de Varsovia, el último porteador es el responsable ante el *destinatario*. Esa limitación no figura en el artículo 36 de la Convención sobre el transporte por carretera (CMR) ni en el inciso 3) del artículo 43 del Convenio CIM sobre el transporte por ferrocarril.

más eficiente para transferir la pérdida al porteador que está en falta. En muchos casos el último porteador (el que efectúa la entrega) ocupa un lugar particularmente importante en la cadena de responsabilidad. El daño a las mercancías sólo se descubre generalmente cuando éstas llegan a destino y son examinadas por el destinatario. Cuando hay transbordo, lo más probable es que el puerto de entrega sea un puerto ordinario de escala del último porteador y no del porteador inicial (contratante). En esas situaciones sería más factible para el destinatario hacer una reclamación y (de ser necesario, iniciar una acción judicial) contra el porteador que efectúa la entrega que contra el porteador inicial o el intermediario.

34. Los tres convenios sobre transportes estipulan también que sus artículos siguen siendo aplicables hasta el punto de entrega de la mercancía al destinatario. Estos convenios también establecen que los porteadores se hacen cargo del contrato de transporte con arreglo a las condiciones del contrato firmado entre el expedidor y el porteador contratante. Así, por ejemplo, con arreglo al inciso 1 del artículo 30 de la Convención de Varsovia (citada en el párrafo 23), "cada transportador, al aceptar ... mercancías ... será considerado como una de las partes contratantes del contrato de transporte ...". De conformidad con el artículo 34 de le Convención CMR (citada en el párrafo 25) cada porteador sucesivo pasa a ser "parte en el contrato de transporte, de conformidad con los términos de la carta de porte, por el hecho de haber aceptado la mercancía y la carta de porte". En el inciso 2 del artículo 26 del Convenio CIM (citado en el párrafo 26) se establece una norma análoga.

G. *Proyectos de disposiciones optativas*

1. *Definición del "puerto de descarga"*

35. Con arreglo al Convenio de Bruselas de 1924, los problemas de transbordo pueden encararse de diversas maneras. Las normas preparadas por el Grupo de Trabajo en su tercer período de sesiones para regir el plazo durante el cual el porteador es responsable podrían resolver algunos de los problemas que plantean las cláusulas de transbordo[23]. El inciso *e*) del artículo 1 "sobre el transporte de mercancías" fue revisado de la siguiente manera:

> "i) "Transporte de mercancías" comprende el período durante el cual las mercancías están bajo custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga."

El párrafo ii) redactado por el Grupo de Trabajo daba una definición del lugar de entrega que podía hacer difícil la aplicación de una cláusula de transbordo.

36. Sin embargo, el Grupo de Trabajo no se ocupó en su tercer período de sesiones del efecto que se había de dar a las cláusulas de transbordo, y debe suponerse que la revisión del inciso *e*) del artículo 1 no entraña una decisión sobre esta cuestión. De todos modos, el problema del transbordo parece suficientemente importante y complejo como para requerir disposiciones reglamentarias expresas[24].

37. Se advertirá que con arreglo a la definición precedente preparada por el Grupo de Trabajo, el "transporte de mercancías" continúa mientras las mercancías estén bajo custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y "en el *puerto de descarga*". Las cláusulas de transbordo plantearían la cuestión de si la transferencia de las mercancías a un porteador sucesivo convierte al puerto donde se hace la transferencia en *"puerto de descarga"*. Por lo tanto, podría ser conveniente complementar la revisión del inciso *e*) del artículo 1 con una disposición sobre esta cuestión.

Proyecto de definición del "puerto de descarga" con arreglo al inciso e) *del artículo 1*

Variante A

El "puerto de descarga" es el puerto de destino final especificado en el contrato de transporte.

Variante B

El "puerto de descarga" es el puerto donde, según el contrato de transporte, terminan las obligaciones del porteador con arreglo al contrato.

38. La variante A responde al propósito de ajustar esta parte del Convenio al criterio adoptado en los demás convenios de transporte. Extender el contrato de transporte hasta el "puerto de destino final especificado en el contrato de transporte" haría continuar la responsabilidad del porteador contratante (y la aplicabilidad del convenio) aunque el contrato de transporte estipulara que en un puerto intermedio determinado el transporte sería continuado por un porteador sucesivo (véase el examen del conocimiento de embarque directo en los párrafos 3 a 5 *supra*). Como se ha indicado en la parte E (párrafos 27 a 31), éste es el resultado a que se ha llegado en otros convenios de transporte[25].

39. La variante B permitiría que la responsabilidad del porteador contratante terminara en un puerto intermedio "donde, según el contrato de transporte, terminan las obligaciones del porteador de conformidad con el contrato". Pero como el puerto intermedio debe estar "*especificado* en el contrato", la variante B no daría efecto a una cláusula *general* según la cual el porteador podría dar por terminada su responsibilidad entregando

[23] Informe sobre el tercer período de sesiones (A/CN.9/63), párr. 14, Anuario de la CNUDMI, vol. II: 1972, segunda parte, IV.

[24] En las respuestas de Alemania (República Federal de), Australia, Austria, Checoslovaquia, Chile, Dinamarca, Irak, Noruega, la República Khmer, Suecia y Turquía se sugieren enmiendas al Convenio de Bruselas para limitar las consecuencias de las cláusulas de transbordo. La respuesta de la URSS sugiere disposiciones que podrían adoptarse si el Grupo de Trabajo considera necesario formular disposiciones sobre ese punto en un proyecto de convenio. Dichas disposiciones incluyen las siguientes: 1) El transbordo debe ser conveniente y necesario dadas las circunstancias; 2) El porteador debe notificar al propietario de la carga; 3) Durante el transbordo el porteador debe ocuparse de las mercancías con el cuidado necesario; 4) El porteador debe ejercer el cuidado necesario respecto de la entrega de las mercancías al puerto de destino lo antes posible.

[25] Alemania (República Federal de), Austria, Checoslovaquia, Chile, Irak y la República Khmer sugirieron en sus respuestas que continuara la responsabilidad del porteador contratante hasta que las mercancías llegaran al puerto de destino.

las mercancías a un porteador sucesivo en un punto que él eligiera[26].

40. En la variante C, que figura más adelante, se presenta una posición intermedia entre las variantes A y B. Este proyecto tiene en cuenta la respuesta de la Cámara Naviera Internacional donde se señala que la legislación no debe interferir con las disposiciones contractuales de los conocimientos de embarque directos, "ya que el cargador conoce muy bien a los porteadores que transportarán su carga". En esta respuesta se comparan dos conocimientos de embarque en los que hay un "segundo porteador designado" con los conocimientos en los que "sólo se designa al primer porteador". Respecto de esta última situación, se sugirió que se considerara la posibilidad de aclarar la responsabilidad del porteador. La segunda frase del siguiente proyecto ha sido formulada para atender a dicha sugerencia.

Variante C

El "puerto de descarga" es el puerto de destino final especificado en el contrato de transporte. Sin embargo, un puerto intermedio determinado será el puerto de descarga si el contrato de transporte prevé que se entreguen las mercancías en ese puerto *a un porteador designado.*

[26] En su respuesta al cuestionario, Noruega describe proyectos de disposiciones legales preparadas en consulta con otros países nórdicos, que incluyen cláusulas que hacen aplicable el principio de que el porteador contratante será responsable por la ejecución de todo el transporte desde el puerto de carga hasta el puerto de destino determinado en el contrato. Se advertirá que, como consecuencia, el porteador contratante sería responsable indirectamente por cualquier porteador cuyos servicios utilizara para efectuar el transporte. Esta respuesta señala que entre los demás principios sobre los que se basan los proyectos de legislación pertinentes se cuentan los siguientes: el porteador contratante no tendrá derecho a eximirse de la responsabilidad por pérdida o daño ocurridos mientras la mercancía se hallara en custodia de otro porteador excepto en los casos en que las partes hubieran convenido expresamente que todo el transporte o una parte determinada del mismo sería efectuado por otro porteador, o en que las partes hubieran basado su contrato en esa suposición. Véase también la respuesta de Suecia.

El proyecto de disposición de la variante B parece similar a este último principio. Pero el proyecto no hace referencia a que las partes hubieran basado su contrato en el "supuesto" de que el transporte total o parcial sería efectuado por otro porteador. Como no se ha dispuesto del texto del proyecto de ley a que se refiere la respuesta de Noruega, ha sido difícil determinar qué términos podrían emplearse para expresar esa idea con la claridad requerida.

2. *Proyecto de disposiciones sobre la responsabilidad del porteador inicial y de los porteadores sucesivos*

41. Aclarar la expresión "puerto de descarga" no eliminaría todos los problemas que plantea el transbordo. Por lo tanto, puede ser conveniente considerar proyectos de disposiciones que se refieran directamente a la responsabilidad del primer porteador y de los porteadores sucesivos.

Variante D

Si el contrato de transporte es ejecutado por más de un porteador, el primer porteador [y el último porteador] serán responsables ante al propietario de las mercancías por la ejecución del contrato de transporte. Todo porteador [intermedio] [sucesivo (*succeeding*)] será responsable por la ejecución de la parte del contrato de transporte que él deba cumplir.

42. El propósito del proyecto que antecede es englobar el fondo de las normas sobre responsabilidad estipuladas en el artículo 36 de la Convención CMR sobre el transporte por carretera (citado en el párrafo 25) y en el inciso 3 del artículo 43 del Convenio CIM sobre el transporte por ferrocarril (citado en el párrafo 26). En la parte E (párrafos 27 a 31) y en la parte F (párrafos 32 a 34) de este estudio se hace un resumen de las consideraciones en que se basa el criterio seguido en dichos convenios. La disposición de que el primer porteador (contratante) "será responsable ante el propietario de las mercancías por la ejecución del contrato de transporte" obedece al propósito de atender a la sugerencia formulada en varias respuestas al cuestionario de que el porteador contratante debía ser responsable indirectamente por cualquier otro porteador cuyos servicios se emplearan en la ejecución del transporte[27].

43. Para ajustarse al criterio adoptado en otros convenios de transporte sería preciso mantener en la primera oración las palabras "[y el último porteador]" y en la segunda oración la palabra "[intermedio]" más bien que "sucesivo" (*succeeding*). Por otra parte, si no se impone al último porteador la misma responsabilidad que al porteador contratante, deberán eliminarse las palabras "[y el último porteador"] en la primera oración; en la segunda oración será preciso eliminar la palabra entre corchetes "intermedio" y retener en su lugar la palabra "sucesivo" (*succeeding*).

[27] Véase las respuestas resumidas en las notas de pie de página 25 y 26 *supra.*

PARTE III. CAMBIO DE RUTA

A. *Introducción*

1. Esta parte del informe responde a la solicitud del Grupo de Trabajo de que se consideren los problemas que plantea el actual texto de la norma sobre cambio de ruta del Convenio de Bruselas de 1924[1]. El inciso 4) del artículo 4 de dicho Convenio dice lo siguiente:

"4. No se considerará como una infracción del presente Convenio o del contrato de transporte ningún cambio de ruta para salvar o intentar el salvamento de vidas o bienes en la mar, ni ningún cambio de ruta razonable, y el porteador no será responsable de ninguna pérdida o daño que de ello resulte."

2. Se ha criticado esta disposición del Convenio porque no da una definición adecuada del cambio de ruta, los límites dentro de los cuales éste se justifica y las consecuencias de un cambio de ruta justificado.

[1] Véase el párrafo 2 de la introducción general al presente informe.

Muchos de los gobiernos que respondieron al cuestionario sobre conocimientos de embarque propusieron diversas soluciones para remediar las deficiencias del texto actual. Otros han indicado que no consideran satisfactoria una u otra parte del inciso 4) del artículo 4 del Convenio. En este informe se presentarán otros posibles criterios sugeridos para resolver los problemas que plantea el cambio de ruta, junto con las distintas propuestas de textos para modificar las normas actuales sobre este punto.

B. *La norma del convenio sobre el "cambio de ruta" considerada en el ámbito de la estructura del Convenio y de las disposiciones usuales de los contratos de transporte*

3. La relación entre la disposición sobre el "cambio de ruta" y las demás normas del Convenio es compleja. Una breve introducción a las situaciones típicas de índole comercial y jurídica que ponen en juego el inciso 4) del artículo 4 puede ser de utilidad para el examen en el presente estudio de las propuestas relativas a la modificación de esa norma.

4. La disposición sólo se aplica, naturalmente, en el caso de una reclamación del propietario de la carga que alega haber sufrido pérdidas o daños debido a que el porteador ha violado el contrato de transporte o las normas del Convenio. Por ejemplo, las mercancías pueden haber llegado en malas condiciones por demoras en el transporte que causaron su deterioro o una pérdida económica debido a que las mercancías no llegaron a tiempo para que el consignatario pudiera atender a sus necesidades económicas o cumplir sus obligaciones contractuales. En este caso la reclamación del consignatario puede basarse en el incumplimiento por el porteador de la obligación que le impone el inciso 2) del artículo 3, según el cual "procederá de manera apropiada y cuidadosa a la carga [y] cuidado de. . .las mercancías. . ."; o puede basarse en el incumplimiento por el porteador de un compromiso expreso o (lo que es más probable) tácito en el contrato en cuanto al momento de la entrega. En respuesta a esas reclamaciones, el porteador puede demostrar que la demora fue debida a un "cambio de ruta razonable", el cual, con arreglo al inciso 4) del artículo 4, "*no* se considerará como una *infracción del presente Convenio* o del *contrato de transporte,* y el porteador *no* será responsable de ninguna *pérdida o daño* que de ello resulte".

5. En otros casos, el cambio de ruta puede ocasionar pérdidas o daños porque el buque puede haber encallado o encontrado una fuerte tormenta.

6. Aún hay otros casos en los que las mercancías pueden no haber sido llevadas al puerto de destino estipulado en el contrato de transporte sino haber sido descargadas en un puerto intermedio. La demora mientras se encuentra otro medio de transporte puede haber sido causa de que las mercancías se echen a perder o se deterioren o el consignatario puede verse obligado a realizar gastos adicionales de almacenamiento en el puerto intermedio o por el transporte al puerto de destino estipulado. También en estos casos, el porteador puede afirmar que la entrega en un puerto distinto del puerto de destino estipulado constituía un "cambio de ruta razonable" con arreglo al inciso 4) del artículo 4, conforme al cual el porteador "no será responsable de ninguna pérdida o daño que de ello resulte".

7. Cuando se intenta aplicar el concepto de "cambio de ruta" se tropieza con una dificultad básica: el contrato de transporte no especifica corrientemente ni la ruta que ha de seguir el buque ni la fecha de llegada. En cambio, cualquier compromiso del porteador en cuanto a la ruta debe a menudo estar basado en la práctica usual del buque o de la compañía de navegación y, en el transporte de carga regular esas prácticas pueden ser bastante flexibles en cuanto a la ruta.

8. Al considerar las propuestas relativas a las disposiciones del inciso 4) del artículo 4 sobre el "cambio de ruta" también será útil tener presentes algunas de las decisiones a que llegó el Grupo de Trabajo en su cuarto período de sesiones (25 de septiembre a 6 de octubre de 1972). En esa reunión el Grupo de Trabajo decidió que debía revisarse el Convenio de Bruselas de 1924 para establecer una norma afirmativa de responsabilidad cuando hubiera habido culpa, y una norma unificada sobre la carga de la prueba. Ambos principios fueron incorporados en el primer subpárrafo del proyecto de texto preparado por el Grupo de Redacción y aprobado en su parte sustantiva por la mayoría de los miembros del Grupo de Trabajo[2]:

> "1. El porteador responderá de toda pérdida o daños que sufran las mercaderías transportadas si el hecho que causó la pérdida o daños se produjo cuando las mercaderías estaban a su cargo de acuerdo con el artículo [ ], a menos que el porteador pruebe que él, sus auxiliares y agentes adoptaron todas las medidas racionalmente necesarias para evitar el accidente y sus consecuencias."

9. El Grupo de Redacción llegó también a la conclusión de que con arreglo a la norma unificada sobre la responsabilidad y la carga de la prueba, no sería necesario mantener el "catálogo de excepciones" que figuraba en los catorce apartados *c*) a *p*) en que se trataba de enumerar las circunstancias en que el porteador no sería responsable. No obstante, el Grupo de Redacción recomendó que "en el período de sesiones de febrero de 1973 se examinara la cuestión del "salvamento o tentativa de salvamento de vidas o bienes en la mar" (apartado 1) que figuraba en esa lista en relación con el examen del "cambio de ruta" de que trataba el apartado 4) del artículo 4, que también se refiere, entre otras cosas, a la cuestión de "salvar o intentar el salvamento de vidas o bienes en la mar"[3].

C. *La práctica y las normas jurídicas actuales sobre el cambio de ruta*

10. Las normas jurídicas actuales sobre el cambio de ruta se basan en la jurisprudencia de los tribunales nacionales, en el inciso 4) del artículo 4 del Convenio y, en el caso de algunos países, en la legislación nacional que modifica el inciso 4) del artículo 4 del Convenio o adopta otro criterio en cuanto al cambio de ruta. En la práctica, al redactar los conocimientos de embarque se incluyen cláusulas en las que se define la

[2] Informe sobre el cuarto período de sesiones (A/CN.9/74), reproducido en el presente volumen, segunda parte, IV, 1 *supra,* párrs. 28, 36.

[3] *Ibid.,* párr. 28 *b*). Véase también párrs. 23 a 25 y 30. Véase el párr. 36 en cuanto a la aprobación por el Grupo de Trabajo.

ruta del contrato en los términos más amplios posibles para reducir e incluso excluir la posibilidad de que se apliquen las normas sobre el cambio de ruta. Esas cláusulas serán examinadas a continuación en relación con la definición del cambio de ruta.

1. *Definición del cambio de ruta*

11. Generalmente se define el cambio de ruta como una desviación del derrotero previsto del viaje no contemplada ni en el contrato de transporte ni en los usos comerciales. Según uno de los principales textos sobre este aspecto, "a falta de disposiciones expresas en contrario, el propietario de un buque, ya se trate de un buque de línea regular o de un buque fletado para un viaje especial, se compromete tácitamente a seguir una ruta habitual y razonable sin apartarse injustificadamente de ella y sin incurrir en demoras no razonables. En principio la ruta que se ha de seguir es la ruta geográficamente directa; pero se admiten pruebas de que una ruta es habitual y razonable para un barco en particular en un momento determinado, siempre que no haya contradicción con los términos expresos del contrato. Una ruta puede ser habitual y razonable aunque sólo la sigan barcos de una empresa determinada y aunque haya sido recientemente adoptada"[4].

12. En los conocimientos de embarque generalmente se incluye una claúsula, llamada indistintamente cláusula de "extensión del viaje" o de "cambio de ruta", cuya finalidad es definir la esfera del viaje con bastante latitud para que, aunque el barco se aparte de la ruta directa o usual, esa desviación pueda ser considerada parte de la ruta contractual y, por ende, no como un cambio de ruta. En la sección 5 del conocimiento de embarque CONLINE figura una cláusula de "extensión del viaje" según la cual:

> "El contrato es para servicio de línea y el viaje aquí comprometido comprenderá los puertos de escala usuales, acostumbrados o anunciados, tanto si están señalados en este contrato o no, como puertos que estén dentro o fuera de la ruta u orden anunciado, geográfico, usual u ordinario, aun cuando al proceder a ellos pueda el buque navegar lejos del puerto de descarga, o en dirección contraria al mismo, o apartarse de la ruta directa o acostumbrada. El buque puede tocar en cualquier puerto a los fines del viaje en curso o de un viaje anterior o subsiguiente. El buque puede omitir hacer escala en cualquier puerto o puertos, estén o no en el itinerario, y puede tocar en el mismo puerto más de una vez; puede, con o sin las mercancías a bordo, y antes o después de proceder al puerto de descarga, ajustar compases, ir a dique seco, entrar en grada o reparar en astilleros, cambiar de muelles, sufrir desmagnetización, limpiar u operaciones análogas, tomar combustible o provisiones, desembarcar polizones, permanecer en puerto, salir sin prácticos, remolcar y ser remolcado y salvar o intentar salvar vida o propiedad, quedando incluido en el contrato de viaje todo lo precedente"[5].

13. El conocimiento de embarque modelo P e I, además de repetir los conceptos antes expresados, en su cláusula de "viaje" estipula también que:

> "...todas estas rutas, puertos, lugares, viajes y acciones están incluidos en el viaje contratado y previsto, y no se considerará que ninguna medida tomada de conformidad con las facultades aquí otorgadas constituye una infracción legal; las facultades aquí previstas no deberán considerarse limitadas por ninguna cláusula del presente Conocimiento, ya sea escrita o impresa, ni por ninguna circunstancia que acompañe o preceda al embarque de las mercancías, ni por la naturaleza de las mercancías, ni interpretarse según el criterio que la violación de tales facultades frustre o no el objeto del presente Conocimiento, no obstante cualquier costumbre o norma de derecho y no obstante el hecho de que el buque no reúna las condiciones de navegabilidad o de preparación al comienzo del viaje o en cualquier fase del mismo"[6].

14. Aunque parecería muy difícil "apartarse" del viaje contratado tal como se lo define en las "cláusulas de cambio de ruta" *supra*, los tribunales han decidido que esas cláusulas deben ser interpretadas restrictivamente y que la interpretación debe respetar el requisito del inciso 2) del artículo 3 de que el porteador tendrá el debido cuidado de las mercancías y la restricción prevista en el inciso 8) del artículo 3 de que toda cláusula en un contrato de transporte que exonere al porteador de responsabilidad por pérdida o daños o que disminuya dicha responsabilidad será nula. Generalmente la pauta aplicada para decidir sobre la validez de las cláusulas de "cambio de ruta" ha sido su carácter razonable habida cuenta de las circunstancias del caso y del interés de las partes[7].

15. También se ha usado el concepto de cambio de ruta para los casos en que el cargamento se descarga en un puerto que no sea el de destino. Sin embargo, los conocimientos de embarque incluyen corrientemente una cláusula que autoriza la descarga de las mercancías en un puerto que no sea el de destino. Por ejemplo, en la sección 16, apartados *c*) y *d*) del conocimiento de embarque CONLINE, se estipula que:

> "*c*) Si pareciera que epidemias, cuarentena, hielo, disturbios laborales, obstrucciones de trabajo, huelgas, paros, a bordo o en tierra cualquiera de ellos, dificultades en la carga o descarga impidieran al buque salir del puerto de carga o llegar o entrar en el de descarga, o descargar allí en la forma acostumbrada y salir de nuevo, todo en ello en seguridad y sin demora, el capitán puede descargar el cargamento en el puerto de carga o cualquier otro puerto seguro y conveniente.
>
> "*d*) La descarga bajo las provisiones de esta cláusula de cualquier cargamento para el cual se ha extendido un conocimiento de embarque se considerará como cumplimiento correcto del contrato..."

[4] Scrutton en *Charter parties and Bills of Lading*, 17a. ed. (1964), pág. 259. Véase Gilmore and Black, *the Law of Admiralty* (1957), pág. 156; Katsigeras, *Le Déroutement en Droit Maritime Comparé* (1970), págs. 8 a 11. Katsigeras distingue entre la costumbre marítima y la costumbre comercial, elementos ambos para determinar la ruta habitual y razonable.

[5] Véase el Informe de la secretaría de la UNCTAD sobre conocimientos de embarque, anexo III.

[6] *Ibid.*

[7] Véase Gilmore and Black, *The Law Admiralty* (1957), págs. 157 y 158.

16. Los Tribunales generalmente han considerado válidas esas cláusulas. En un importante caso planteado en el Reino Unido, cuando un buque al que una huelga había impedido llegar al puerto de destino estipulado en el contrato siguió a otro puerto de descarga con arreglo a una cláusula del conocimiento de embarque, se sostuvo que no había habido "cambio de ruta" sino sólo un "cambio de viaje"[8]. Se ha sugerido que en estos casos el punto básico consiste en que, como en el contrato se estipula expresamente la razón del cambio de viaje, el cambio mismo constituye cumplimiento de la obligación contractual del porteador[9].

2. *Cambio de ruta para salvar vidas o bienes en el mar*

17. El inciso 4) del artículo 4 dice que "no se considerará como una infracción del presente convenio o del contrato de transporte ningún cambio de ruta para salvar o intentar el salvamento de vidas o bienes en la mar... y el porteador no será responsable de ninguna pérdida o daño que de ello resulte".

18. No ha suscitado controversias la exoneración de responsabilidad del porteador cuando cambia de ruta para salvar vidas en el mar. Pero la exoneración de responsabilidad en el cambio de ruta para salvar bienes cuando esa medida no se toma en relación con el salvamento de vidas ha sido criticada por considerarse que permite al porteador obtener ganancias sustanciales, a menudo acompañadas de pérdidas o daños de las mercancías a bordo[10].

3. *Cambio de ruta razonable*

19. El inciso 4) del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924 estipula que "no se considerará como una infracción del presente Convenio... ningún cambio de ruta *razonable*, y el porteador no será responsable de ninguna pérdida o daño que de ello resulte".

20. Se ha dejado a los Tribunales el cuidado de decidir si un cambio de ruta es o no razonable atendiendo a las circunstancias del caso. No se ha dado una definición expresa de lo que debe entenderse por cambio de ruta razonable, pero en el importante caso británico de *Stag Line* v. *Foscolo Mango and Co.*, se formularon los siguientes criterios generales:

> "Un cambio de ruta puede ser causado, como ocurre a menudo, por circunstancias fortuitas no contempladas en ningún momento por las partes en el contrato original, y puede ser razonable aunque se haga exclusivamente en beneficio directo del buque o la carga, e incluso cuando no redunde en beneficio de ninguno de los dos; así, por ejemplo, cuando después de iniciado el viaje es requerida con urgencia la presencia de un pasajero o de un miembro de la tripulación, por un asunto de primordial importancia, o cuando alguna persona a bordo es un fugitivo de la justicia y hay motivos urgentes que exigen su inmediata comparecencia. El verdadero criterio parece residir en qué desviación de la ruta estipulada en el contrato puede hacer y mantener una persona prudente a cuyo cargo esté el viaje en ese momento teniendo en cuenta todas las circunstancias pertinentes en ese momento, incluso los términos del contrato y el interés de todas las partes afectadas, pero sin hallarse obligada a considerar como decisivos los intereses de cualquiera de esas partes"[11].

21. En el caso mencionado, *Stag Line v. Foscolo Mango and Co.*, el conocimiento de embarque de las mercancías enviadas de Swansea a Constantinopla "autorizaba, como parte del viaje contratado, a tocar en cualquier puerto de cualquier índole para cargar combustible o para otros fines", todo lo cual se consideraría parte del viaje. Cuando el barco salía de Swansea, subieron a bordo algunos ingenieros para probar ciertas maquinarias recientemente instaladas. Una vez completadas las pruebas, el barco se desvió a St. Ives para desembarcar a los ingenieros. Se sostuvo que el cambio de ruta no estaba comprendido en la cláusula. Las palabras "otros fines" debían ser interpretadas en su contexto, vale decir, como el hecho de tocar en algún puerto para fines que guardaran relación con el viaje contratado. Los ingenieros habían subido a bordo por razones totalmente ajenas a cualquier propósito del viaje contratado. El Tribunal dijo lo siguiente:

> "Los fines perseguidos son fines comerciales que las partes considerarían como resultantes de la realización del viaje previsto. Esto podría incluir, en un contrato que no refiera al transporte de una carga completa, el derecho a hacer escala en uno o varios puertos de la ruta geográfica para cargar o descargar mercancías para otros cargadores. Probablemente incluiría el derecho a hacer escala en procura de órdenes. Pero no puedo creer que incluya un derecho como el que se trató de ejercer en el presente caso a desembarcar empleados del propietario del buque o a otras personas que estaban a bordo al comienzo del viaje para ajustar la maquinaria y que fueron desembarcadas por su propia conveniencia y la de sus empleadores porque no podían ser transferidos a ningún otro buque en viaje"[12].

22. En muchos fallos se ha determinado si en una situación dada el cambio de ruta por el porteador es razonable o no. Pueden bastar unos pocos ejemplos para dar una idea de la diversidad de las situaciones que se presentan a los tribunales para que decidan si el cambio de ruta es razonable. Hay mucha jurisprudencia sobre el cambio de ruta para cargar combustible. Generalmente se considerará razonable si tiene lugar dentro de la ruta usual del viaje previsto. En cambio, no se consideró razonable un cambio de ruta en el que un buque se desvió cuatro millas del itinerario usual contratado a fin de llenar al máximo sus depósitos de combustible porque los propietarios del buque querían asegurarse de que al terminar el viaje quedara una cantidad máxima de combustible para poder usarla en un nuevo viaje[13]. Se ha considerado razonable el cambio de ruta debido a huelgas, cuarentenas en el puerto de destino y el hecho de que el comienzo de una guerra haga necesario modificar la ruta[14]. Pero no se consideró razonable el desembarco

[8] Renton v. Palmyra (1955), 2.LI.L Rep. 722, confirmado por la Cámara de los Lores (1956), 2.LI.L Rep. 329, véase Dor., *op. cit.*, pág. 45.

[9] Katsigeras, *op. cit.*, en pág. 56.

[10] Véase Katsigeras, *op. cit.*, págs. 24 y 25.

[11] *Stag Line v. Foscolo Mango and Co.* (1932), AC 328.

[12] *Ibid.*, en 341.

[13] *The Macedon* (1955), LLL L Rep. 459.

[14] Véase Katsigeras, *op. cit.*, págs. 40-41, Tetley, *op. cit.*, pág. 206. (Se ha considerado responsables a los porteadores por daños causados por demoras debidas al cambio de ruta.) Scrutton, *op. cit.*, en pág. 266.

del cargamento en Puerto Rico en lugar de La Habana por temor a que se confiscara la carga, a pesar de que el conocimiento de embarque incluía cláusulas en las que, entre otras cosas, se autorizaba al porteador a desembarcar las mercancías en un lugar seguro para impedir que fueran confiscadas o detenidas; el Tribunal decidió que la situación política era bien conocida en el momento en que se firmó el conocimiento de embarque[15].

23. Generalmente se considerará razonable el cambio de ruta en caso de necesidad, lo que puede incluir tormentas, *icebergs* u otros riesgos de la navegación, o el caso de un marinero lesionado[16]. Se ha sostenido que "cuando un buque que sale del puerto no reúne evidentemente las condiciones de navegabilidad y debe volver a puerto para ser reparado, hay cambio de ruta"[17]. Generalmente parece que un cambio de ruta que en sí mismo podría ser considerado razonable, pierde este carácter si fue necesario por culpa del porteador[18].

24. Las normas sobre lo que debe entenderse por cambio de ruta razonable se ven afectadas en algunos países por la legislación sobre la materia que: 1) trata de poner límites a lo que puede considerarse un cambio aceptable de ruta o 2) adopta otro criterio para decidir qué es cambio razonable.

25. El inciso 4) del artículo 4 de la *United States Carriage of Goods by Sea Act* utiliza los mismos términos que el inciso 4) del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924, pero agrega lo siguiente:

> "... con la excepción de que, *prima facie*, se presumirá no razonable el cambio de ruta hecho para embarcar o desembarcar mercancías o pasajeros"[19].

26. Una autoridad en la materia señala que "el fundamento de la norma ... parece ser que no debe permitirse que el porteador cambie de ruta con el solo objeto de aumentar sus propias ganancias; por consiguiente, la prueba requerida para refutar la presunción de que el cambio de ruta no es razonable tendrá que demostrar algo más que el simple carácter razonable desde el punto de vista del porteador ... Sin duda, esto no significa que cualquier otro cambio de ruta que no tenga los dos fines señalados sea "razonable"; simplemente facilita la determinación de la falta de carácter razonable en los casos mencionados"[20].

27. En Francia, la ley de 1966, que incorpora en general las normas del Convenio de Bruselas de 1924, no se refiere al cambio de ruta, pero en la lista de excepciones a la responsabilidad incluye el salvamento o intento de salvamento de vidas o bienes en el mar o el cambio de ruta con ese fin[21]. Aunque la ley misma no menciona el cambio de ruta, el resultado con arreglo a la ley francesa es similar al que se produce con arreglo al inciso 4) del artículo 4. Aunque el capitán del buque debe dirigirse al puerto de destino por la ruta habitual, los principios generales de derecho permiten ciertos cambios de ruta razonables[22].

4. *Carga de la prueba*

28. Con arreglo al inciso 4) del artículo 4 del Convenio, ni el porteador ni el propietario del cargamento deben soportar la totalidad de la carga de la prueba del carácter razonable del cambio de ruta. Se ha señalado que, de haber una norma sobre la carga de la prueba en el cambio de ruta, la norma sería *probablemente* la de que: i) el porteador puede demostrar que el viaje siguió la pauta habitual en cuanto a la ruta y al tiempo y que la pérdida se produjo en esa ruta, ii) el propietario de la carga debe probar que se produjo el cambio de ruta, y iii) el porteador debe demostrar que el cambio de ruta era razonable[23]. Con arreglo al criterio de la ley francesa, mencionado en el párrafo 27, el porteador tendrá que demostrar que no incurrió en falta por el cambio de ruta. En el fondo, esto es lo mismo que tener que probar que el cambio de ruta era razonable[24].

5. *Efectos jurídicos del cambio de ruta*

29. Actualmente se aplican dos criterios muy distintos a los efectos jurídicos del cambio de ruta.

30. El primero es el del inciso 4) del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924 cuyo fin es exonerar de responsabilidad al porteador por la pérdida o daños de las mercancías — con arreglo a la pauta establecida en el Convenio sobre esa responsabilidad — cuando se desvía de su ruta para salvar vidas o bienes o cuando la desviación es razonable.

31. El segundo criterio, seguido en los países de *common law*, considera que el "cambio de ruta" injustificado[25] constituye una violación fundamental del contrato de transporte que priva al porteador de las

[15] *The Ruth Ann*, AMC 1962, pág. 117.

[16] Scrutton, *op. cit.*, en pág. 267, Katsigeras, *op. cit.*, en pág. 41.

[17] Tetley, *op. cit.*, en pág. 206, citando casos.

[18] Katsigeras, *op. cit.*, en pág. 30, quien cita un caso de la Corte Suprema de los Estados Unidos y un caso de la Cámara de los Lores.

[19] 46 USCA SECTIONS 1300-1315. La misma disposición se encuentra en las leyes de Liberia y Filipinas. Véase Katsigeras, *op. cit.*, en pág. 47.

[20] Gilmore and Black, *op. cit.*, en págs. 158–159.

[21] Ley No. 66420 de 18 de junio de 1966, art. 27 (i). En el mismo sentido se pronuncian el *Codice della Navigazione* de Italia y las Leyes de Indonesia, el Líbano, Siria y Surinam. Véase Katsigeras, *op. cit.*, en págs. 48-49.

[22] Rodière, *Traité général de droit maritime*, págs. 230, 231. Katsigeras, *op. cit.*, págs. 48-49.

[23] Véase Tetley, *op. cit.*, pág. 209.

[24] Katsigeras, *op. cit.*, en pág. 49.

[25] En los Estados Unidos y posiblemente en Inglaterra (Scrutton, *op. cit.*, pág. 260) se ha extendido el concepto de cambio de ruta a actos injustificados del porteador que no entrañan una modificación del derrotero. Un importante tratadista de los Estados Unidos ha explicado que el concepto de cambio de ruta ha sido así extendido "basándose en la teoría de que algunas formas de inconducta del porteador son tan graves que equivalen a apartarse de toda la dirección del contrato, con lo que queda sin efecto la protección que proporcionan los conocimientos de embarque, al igual que en los casos de cambio de ruta propiamente dichos". Gilmore and Black, *op. cit.*, en pág. 161. Como ejemplos de tales "desviaciones" del contrato se citan: el transporte sobre cubierta (cuando se requiere transporte bajo cubierta), el exceso de carga, la demora irrazonable. Parecería necesaria una norma general sobre los efectos de los actos intencionales aplicable a las consecuencias de esas graves transgresiones voluntarias del contrato de transporte. A este respecto podría considerarse el inciso *e*) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas de 1968 que no suprime el beneficio de la limitación de responsabilidad "si se demuestra que los daños se deben a una acción u omisión del porteador que ha tenido lugar, ya con intención de provocar daños, ya temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirían daños".

excepciones a la responsabilidad previstas en algunas cláusulas del conocimiento de embarque así como en algunas disposiciones del Convenio. Con arreglo al derecho inglés, se considera que la responsabilidad del porteador es la de un *porteador común,* pero restringida por las normas de limitación de la responsabilidad del inciso 5) del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924[26]. En los Estados Unidos, un "cambio de ruta" injustificado convierte al porteador en asegurador de las mercancías; además como pierde la protección de las cláusulas de los conocimientos de embarque y del Convenio, no tendrá derecho a invocar el inciso 5) del artículo 4 del Convenio para limitar el alcance máximo de su responsabilidad[27].

D. *Variantes propuestas para la cuestión del "cambio de ruta"*

1. *Mantener la norma actual del Convenio sobre cambio de ruta agregando un texto que especifique los límites de lo que constituye un cambio de ruta razonable*

a) *Norma de fondo*

32. Con arreglo a esta variante, se mantendría la norma actual del Convenio sobre cambio de ruta, o sea el inciso 4) del artículo 4 pero se agregarían disposiciones como las del artículo 4 4) del *United States Carriage of Goods Act* para fijar límites precisos al cambio de ruta razonable[28].

33. El proyecto que se propone diría lo siguiente:

"Proyecto de propuesta A

"No se considerará infracción ni incumplimiento del presente Convenio o del contrato de transporte ningún cambio de ruta para salvar o intentar salvar vidas o bienes en el mar, ni ningún cambio de ruta razonable, y el porteador no será responsable por ninguna pérdida o daño que de ello resulte, con la excepción sin embargo de que si el cambio de ruta se hace para embarcar o desembarcar mercancías o pasajeros será considerado *prima facie* no razonable."

Esta disposición respondería al deseo de no permitir que el porteador cambie de ruta con el solo fin de aumentar sus ganancias.

b) *Norma sobre la carga de la prueba*

34. Se ha sugerido que se introduzca en la disposición relativa al cambio de ruta una norma afirmativa sobre la carga de la prueba[29]. En el párrafo 28 *supra* se ha examinado la práctica general en cuanto a la carga de la prueba. Una norma afirmativa sobre este punto que parecería estar de acuerdo con la práctica actual podría ser la siguiente:

Proyecto de propuesta B

"Corresponderá al porteador probar que el cambio de ruta era razonable."

Esta propuesta debe ser examinada a la luz de la norma sobre la carga de la prueba aprobada por el Grupo de Trabajo que figura en el párrafo 8 *supra.*

2. *Inclusión de una definición del cambio de ruta en el Convenio*

35. Se ha considerado la posibilidad de dar una definición del cambio de ruta en el Convenio[30]. El examen hecho en el presente informe ha revelado que un aspecto básico del problema central del cambio de ruta en su aplicación práctica es la cuestión de la responsabilidad por la demora. Pero los problemas relativos a la demora pueden ser debidos a circunstancias distintas del cambio de ruta: en consecuencia, podría ser necesario considerar una norma general que diera efecto al plazo de entrega previsto con arreglo al contrato de transporte. La cuestión básica de la responsabilidad por la demora no ha sido incluida entre los temas que debe examinar expresamente el Grupo de Trabajo, y no ha sido aún estudiada; pero se ha sugerido que se incluya en los trabajos futuros. Parece adecuado enfocar cualquier intento futuro de definir el "cambio de ruta" como parte de la posible consideración de la cuestión básica de la responsabilidad por demora[31].

3. *Exclusión de una disposición separada sobre el cambio de ruta en el Convenio y establecimiento de una disposición en el Convenio que establezca una norma general sobre salvamento de vidas y bienes en el mar*

a) *Exclusión de una disposición separada sobre el cambio de ruta en el Convenio*

36. Un criterio consistiría en suprimir la disposición sobre el cambio de ruta contenida en el inciso 4) del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924. Conforme a este criterio el porteador sería responsable por las pérdidas o daños causados por el cambio de ruta — si no puede justificarlo — conforme a la norma general de la responsabilidad del porteador. Así con arreglo a la norma básica de responsabilidad aprobada por el Grupo de Trabajo en su cuarto período de sesiones y citada en el párrafo 3 *supra,* el porteador es responsable por toda pérdida o daño que sufra la mercancía "a menos que el porteador pruebe que él, sus auxiliares y agentes adoptaron todas las medidas racionalmente necesarias para evitar el accidente y sus consecuencias". En la respuesta de Noruega al cuestionario también se sugiere este criterio[32].

---

[26] Chorley and Giles, *Shipping Law* (1970), pág. 187.

[27] Gilmore and Black, *op. cit.*, en págs. 156, 160.

[28] Véase respuestas de Austria, Dinamarca y Turquía al cuestionario. La respuesta del Gobierno de Dinamarca dice lo siguiente. "La legislación actual de Dinamarca sobre esta materia, basada en el inciso 4) del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924, no ha suscitado dificultades en la práctica y debe ser considerada satisfactoria en conjunto. Por esta razón no se considera necesario modificar el Convenio a este respecto, y se teme que si se intentara definir los límites dentro de los cuales se permitiría el cambio de ruta habría grandes dificultades."

[29] Véase respuesta de la URSS al cuestionario y el párrafo 260 del Informe de la secretaría de la UNCTAD sobre conocimientos de embarque.

[30] En la respuesta de Checoslovaquia al cuestionario se apoya esta propuesta.

[31] Para un ejemplo de la relación básica entre la demora y el cambio de ruta, véase el párr. 3 *supra.*

[32] En la respuesta de Noruega se observa que "puede discutirse si en el comercio por buques de línea el concepto de cambio de ruta del inciso 4) del artículo 4 del Convenio agrega mucho a lo que ya se desprende de la norma general en cuanto a las obligaciones del porteador, incluso la obligación de que el transporte se haga en forma apropiada prevista en el inciso 2) del artículo 3 del Convenio. Para el Gobierno noruego, el criterio del cambio de ruta razonable y el criterio del transporte

b) *Inclusión de una disposición en el Convenio que establezca una norma general sobre salvamento de vidas y bienes en el mar*

37. Como se ha indicado en el párrafo 9, el Grupo de Redacción del Grupo de Trabajo recomendó, en el cuarto período de sesiones de este último, que "en el período de sesiones de febrero de 1973 se examinara la cuestión del "salvamento o tentativa de salvamento de vidas o bienes en la mar en relación con el examen del "cambio de ruta" de que trata el apartado 4) del artículo 4, que también se refiere, entre otras cosas, a la cuestión de salvar o intentar el salvamento de vidas o bienes en la mar".

38. Como consecuencia de la propuesta de suprimir el apartado 4) del artículo 4, junto con la eliminación del párrafo 1 del "Catálogo" de excepciones previsto en el inciso 2) del artículo 4 del Convenio, no habría ninguna norma sobre el salvamento de vidas o bienes en la mar.

39. La idea de mantener la norma relativa al salvamento de *vidas* en el mar cuenta con amplio apoyo. Pero la exoneración incondicional de responsabilidad por pérdidas sufridas por la carga debido al salvamento de *bienes*, ha sido criticada por entenderse que permitiría al propietario del buque intentar el salvamento de bienes en beneficio propio y en detrimento de la carga transportada en su buque. En la respuesta de Suecia al cuestionario se ha sugerido que el porteador sólo podría intentar salvar bienes en el mar si fuera razonable hacerlo.

40. Otros proyectos de propuesta opcionales, que supondrían la supresión del inciso 4) del artículo 4, podrían estar redactados en los términos siguientes:

"Proyecto de propuesta C

"El porteador no será responsable por las pérdidas o daños debidos a medidas para salvar vidas y [a medidas razonables para salvar] bienes en la mar."

"Proyecto de propuesta D

"El porteador no será responsable por las pérdidas o daños debidos a medidas razonables para salvar vidas o bienes en la mar."

apropiado son idénticos para todos los efectos prácticos en cuanto ambos requieren que se tenga debidamente en cuenta el interés del propietario de la carga en un transporte rápido y seguro de las mercancías a su lugar de destino, y en cuanto ambos consideran responsable al porteador que deje de hacerlo. Esto implica que podría suprimirse por superflua la disposición sobre el cambio de ruta, que es la más especial. En cambio, en vista de la importancia de los problemas que están en juego, quizás debería expresarse en forma más explícita y acentuada en las nuevas normas sobre transporte marítimo de mercancías la obligación del porteador de efectuar un transporte apropiado".

PARTE IV. EL PLAZO DE PRESCRIPCION

A. *Introducción*

1. Como se indicó en la introducción general[1] al presente informe, el programa de trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo elaborado en el cuarto período de sesiones de la CNUDMI incluia el tema "prórroga del plazo de prescripción". La resolución aprobada por la CNUDMI establecía también objetivos generales encaminados a "la eliminación de las incertidumbres y ambigüedades que existen y a establecer una distribución equilibrada de los riesgos entre el propietario de la carga y el porteador . . ." Por consiguiente, en el presente estudio se consideran estos objetivos en relación con el plazo de prescripción de las acciones ejercidas por el propietario de la carga contra el porteador.

2. El Convenio de Bruselas de 1924, en el párrafo 6 del artículo 3, establece normas sobre dos cuestiones diferentes: 1) la notificación al porteador de las pérdidas o daños y 2) el plazo de prescripción para ejercer la acción contra el porteador. Esta segunda cuestión, que es el tema del presente estudio, aparece en el cuarto inciso del párrafo 6 del artículo 3 que dispone lo siguiente:

"6. El hecho de retirar las mercancías constituirá, salvo prueba en contrario, una presunción de que han sido entregadas por el porteador en la forma consignada en el conocimiento, a menos que antes o en el momento de retirar las mercancías y de ponerlas bajo la custodia de la persona que tenga derecho a su recepción, con arreglo al contrato de transporte, se dé aviso por escrito al porteador o a su agente en el puerto de descarga de las pérdidas o daños sufridos y de la naturaleza general de estas pérdidas o daños.

"Si las pérdidas o daños no son aparentes, el aviso deberá darse en los tres días siguientes a la entrega.

"Las reservas por escrito son inútiles si el estado de la mercancía ha sido comprobado contradictoriamente en el momento de la recepción.

"*En todo caso, el porteador y el buque estarán exentos de toda responsabilidad por pérdidas o daños, a menos que se ejercite una acción dentro del año siguiente a la entrega de las mercancías o a la fecha en que éstas hubieran debido ser entregadas.*

". . ."

3. La citada disposición sobre prescripción del Convenio de 1924 está complementada por los párrafos 2 y 3 del artículo 1 del Protocolo de Bruselas de 1968, que dispone lo siguiente:

"2. En el artículo 3, párrafo 6, el cuarto apartado queda sustituido por el texto siguiente:

"Sin perjuicio de las disposiciones del párrafo 6 *bis*, el porteador y el buque estarán en cualquier caso exonerados de absolutamente toda responsabilidad con respecto a las mercancías, a menos

[1] Véase la Introducción general, párr. 2; CNUDMI, informe sobre la labor realizada en su cuarto período de sesiones (1971), párr. 19; Anuario de la CNUDMI, vol. II. 1971, primera parte, II, A.

que se ejerza una acción dentro del año siguiente a su entrega o a la fecha en que deberían haber sido entregadas. *No obstante, este plazo podrá ser prorrogado si las partes así lo acuerdan con posterioridad el hecho que haya dado lugar a la acción.*"

"3. En el artículo 3, después del párrafo 6, se añade el siguiente párrafo 6 *bis:*

"Las acciones de indemnización contra terceros podrán ser ejercidas incluso después de haber expirado el plazo señalado en el párrafo precedente, si lo son dentro del plazo determinado por la ley del tribunal que conozca del caso. No obstante, ese plazo no podrá ser inferior a tres meses a partir del día en que la persona que ejerce la acción de indemnización haya pagado la cantidad reclamada o haya recibido a su vez una notificación de citación."

Se observará que el Protocolo de 1968 modifica las normas del Convenio de 1924 en dos aspectos: 1) autorizando explícitamente los acuerdos que prorroguen el plazo de prescripción; 2) estableciendo un límite al plazo para las acciones de indemnización. Estas cuestiones se examinarán más adelante en el presente estudio.

B. *Tipos de acciones sujetas a prescripción*

1. *Problemas de interpretación respecto del alcance de las presentes normas*

4. Las disposiciones sobre prescripción del Convenio de Bruselas de 1924 planteaban graves problemas de interpretación respecto de los tipos de acciones sujetos a dichas disposiciones. El Protocolo de Bruselas de 1968 ha mitigado pero no ha resuelto totalmente estos problemas. El Grupo de Trabajo tal vez desee examinar la posibilidad de aclarar aún más el alcance de las disposiciones sobre la prescripción.

5. El Convenio de Bruselas de 1924 establece que el porteador y el buque estarán exentos de "toda responsabilidad *por pérdidas o daños*. . ." a menos que se ejercite una acción dentro de un plazo determinado. (Véase el cuarto inciso del artículo 3 6), citado anteriormente en el párr. 2.) El Protocolo de Bruselas de 1968 sustituye la expresión citada por la siguiente: *"absolutamente* toda responsabilidad *con respecto a las mercancías* . . ." (Véase el artículo 1 2) del Protocolo, citado en el párr. 3 *supra.*) Comparando estas disposiciones se observará que el Protocolo añade la palabra "absolutamente"; además en el Protocolo se suprimen las palabras "por pérdidas o daños" y en su lugar se emplea la expresión "con respecto a las mercancías". Mediante estas modificaciones el Protocolo amplía un tanto el alcance de las normas sobre la prescripción establecidas en el Convenio anterior.

6. Las palabras "pérdidas o daños" empleadas en en Convenio de Bruselas de 1924 entrañaban la posible consecuencia de que las normas sobre la prescripción se limitasen a las acciones basadas en pérdidas o daños materiales y excluyesen las acciones por pérdidas económicas resultantes de demora en la entrega (cuando no se produjeron "pérdidas o daños" en las *mercancías*)[2]. Los argumentos a favor del alcance limitado de las disposiciones sobre la prescripción vienen reforzados por el lugar que esta disposición ocupa en el Convenio de Bruselas como uno de los incisos del párrafo 6 del artículo 3 que trata en su mayor parte de la notificación al porteador de "las pérdidas o daños" la cual debe efectuarse "antes o en el momento de *retirar las mercancías,* y de ponerlas bajo la custodia de la persona que tenga derecho a su recepción". (Estas disposiciones del párrafo 6 del artículo 3 se citan en el párrafo 2 *supra.*) Otras disposiciones del párrafo 6 del artículo 3 se refieren a si "las pérdidas o daños" son "aparentes", y tratan de las consecuencias de que "el estado de la mercancía haya sido comprobado contradictoriamente". Estas referencias a las "pérdidas o daños" materiales de los tres primeros incisos del párrafo 6 refuerzan el argumento de que el inciso cuarto sobre la prescripción respecto de "pérdidas o daños" se refiere a las pérdidas materiales.

7. Por otra parte, las normas del artículo 4 2) que establecen exenciones de responsabilidad "por pérdida o daño" no imponen esta limitación[3]. El artículo 3 8) da también un alcance más amplio a las normas sobre la prescripción, al declarar nulos los contratos que exoneren al porteador "de responsabilidad por pérdida o daños *referentes* a las mercancías. . .".

8. Consideraciones de política apoyan también una interpretación amplia de las normas sobre la prescripción, ya que difícilmente pueden alcanzarse los objetivos de llegar a una rápida resolución de las reclamaciones, de certidumbre en las relaciones jurídicas y de unificación del derecho si se establece que las acciones por pérdidas materiales se rijan por las normas sobre la prescripción del Convenio en tanto que otras acciones estrechamente relacionadas con ellas basadas en el contrato de transporte (tales como las acciones por demora) se rijan por las distintas normas de derecho nacional.

9. Como se ha indicado, la frase del Protocolo de 1968 que dice "exonerados de *absolutamente* toda responsabilidad *con respecto a las mercancías"* puede ampliar el alcance de las normas sobre la prescripción. Sin embargo, la citada frase "con respecto a las *mercancías"* podría interpretarse en el sentido de que mantiene la referencia al daño material de las *mercancías,* (a diferencia del daño económico causado al *propietario*).

10. El plazo básico de prescripción según el artículo 46 1) del Convenio referente al Transporte de Mercancías por Ferrocarril (CIM) se aplica a "la acción nacida del contrato de transporte". Según el artículo 32 1) de la Convención de Transporte de Mercancías por Carretera (CMR) el período básico se aplica a "la acción nacida del transporte sujeto a esta Convención". Además, ambos instrumentos se refieren concretamente al plazo de prescripción aplicable a la "pérdida parcial, avería o exceso en el plazo de entrega".

[2] Véase: Carver, *Carriage by Sea,* vol. I, párrs. 224 a 229; Manca, *International Maritime Law,* vol. II, pág. 216; Scrutton, *Charter parties,* págs. 416 y 417; *véase*: Commercio Transito Internationale v. Lykes Bros., 157 A.M.C. 1188 (la norma sobre la prescripción se aplica a las acciones por demora); *Contra*: United Merchants and Manufact. v. U.S. Lines, 126 N.Y.S. 2d 560.

[3] Véase Scrutton, págs. 416 y 417, en que cita el caso Adamastos Shipping Co. v. Anglo-Saxon Petroleum Co. (1959), A.C.

2. *Posible aclaración del alcance de las normas sobre la prescripción*

11. El Grupo de Trabajo tal vez considere conveniente mantener lo más posible el texto del párrafo 6 del artículo 3 del Convenio de 1924, modificado por el Protocolo de 1968. Por ejemplo, la referencia a la exoneración de responsabilidad del "porteador *y el buque*" tiene significado especial en relación con las acciones marítimas que se ejercen *in rem* contra el buque.

12. A continuación se consignan proyectos de disposición, basados en el texto del Protocolo de Bruselas de 1968 pero modificados para incorporar algunas disposiciones pertinentes de la Convención referente al Transporte de Mercancías por Carretera (CMR).

Variante A

a) El porteador y el buque estarán exonerados de toda responsabilidad *con respecto al transporte de las mercancías* [sujeto a este Convenio] a menos que se ejerza una acción...

Variante B

b) El porteador y el buque estarán exonerados de toda responsabilidad *nacida del contrato de transporte,* a menos que se ejerza una acción...

3. *Aplicabilidad del plazo de prescripción al arbitraje*

13. No resulta claro en la jurisprudencia de muchos países si la expresión "acción" empleada en el artículo 3 6) 4) del Convenio de Bruselas se limita a las acciones ejercidas ante los tribunales ordinarios o si incluye también los procedimientos arbitrales[4]. Para el demandante es importante saber si una cláusula de arbitraje (ya esté contenida en el conocimiento de embarque o incorporada en él por referencia) está sujeta al plazo de prescripción del Convenio de Bruselas.

14. Tal vez el Grupo de Trabajo desee examinar si el proyecto de disposición debe especificar que el término "acción" incluye los procedimientos arbitrales[5]. A continuación se consigna un proyecto de disposición que complementa la variante A *supra* con una disposición sobre el arbitraje:

Proyecto de disposición relativo al alcance de las normas sobre la prescripción[6]

a) El porteador y el buque estarán exonerados de toda responsabilidad respecto del transporte de las mercancías a menos que se ejerza una acción *o se inicie un procedimiento arbitral* dentro del plazo de [un año] a partir del comienzo del plazo de prescripción.

4. *Acciones basadas en responsabilidad extracontractual o en dolo*

15. Ni el Convenio de Bruselas de 1924 ni el Protocolo de 1968 contienen disposiciones concretas en las normas sobre la prescripción respecto de las acciones basadas en responsabilidad extracontractual o en dolo. Como se ha indicado, el Protocolo de 1968 amplió el tenor de las normas sobre la prescripción con objeto de que comprendiesen "absolutamente toda responsabilidad con respecto a las mercancías". No obstante, la frase "con respecto a las *mercancías*" puede utilizarse como base para limitar el alcance de la disposición.

16. El Protocolo de 1968 disponía en el artículo 3 que se insertase un nuevo artículo 4 *bis* entre los artículos 4 y 5 del Convenio. El nuevo artículo dice lo siguiente:

> "Las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad establecidas en el presente Convenio serán aplicables a toda acción ejercida contra el porteador para la indemnización de *las pérdidas o daños sufridos por mercancías* que sean objeto de un contrato de transporte, se funde la acción en responsabilidad contractual *o en responsabilidad extracontractual.*"

17. El Convenio de transporte de mercancías por ferrocarril (CIM) y la Convención sobre el transporte por carretera (CMR) contienen varias disposiciones concretas que regulan la prescripción de las acciones basadas en dolo. Así pues, ambos instrumentos establecen un plazo básico de prescripción de un año, pero disponen que el plazo será de tres años en los casos siguientes[7]:

a) CIM, artículo 46 1) *c*): Si se trata de "una acción fundada sobre un daño que haya tenido por causa el dolo".

b) CMR, artículo 32 1): "En caso de dolo, o de un acto que según la ley del tribunal que conozca del caso sea considerado equivalente a dolo."

18. El problema de las acciones basadas en dolo puede enfocarse 1) como una cuestión relativa al alcance de las normas sobre la prescripción, o 2) como una cuestión relativa a la duración del plazo.

19. En cuanto a la primera cuestión — la del alcance de las normas —, como ya hemos visto tanto el Convenio referente al transporte de mercancías por ferrocarril (CIM) como la Convención de transporte de mercancías por carretera (CMR) no excluyen de las disposiciones sobre la prescripción a las acciones basadas en dolo. Hay razones de política que apoyan este enfoque. En la práctica, con frecuencia puede ser difí-

[4] No obstante "En los tiempos modernos el arbitraje ha sido considerado como un procedimiento jurídico . . .", véase Memorándum sobre el procedimiento arbitral, preparado por la Secretaría de las Naciones Unidas, Doc. A/CN.4/35 de 21 de noviembre de 1950, párr. 85, pág. 51; *Yearbook of the International Law Commission,* 1950, vol. II, pág. 174.

[5] Muchas respuestas al cuestionario apoyaron la opinión de que los procedimientos arbitrales deben ser puestos en pie de igualdad con los procedimientos judiciales a los efectos de la prescripción de la acción. Este es el tenor general de las respuestas de los Gobiernos de Argentina, Australia, Checoslovaquia, Noruega y Suecia. A este respecto, el Gobierno de Checoslovaquia sugirió en su respuesta una posible disposición que dijese lo siguiente: ". . . a menos que se ejerza una acción o se inicie un procedimiento arbitral de conformidad con las normas que regulan el arbitraje, dentro del año siguiente a su entrega (de las mercancías) o . . ." Por otra parte, la respuesta del Gobierno del Irak señaló que el término "acción" podría definirse con exclusión de los procedimientos arbitrales.

[6] En el proyecto de disposiciones sobre el plazo de prescripción, reproducido en la sección G, párr. 68 *infra,* se incluyen este proyecto y las propuestas relativas a otros aspectos del plazo de prescripción.

[7] *Cf.* Artículo 25 del Convenio de Varsovia de 1929 para la Unificación de ciertas reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional (exclusión general de las disposiciones del Convenio que "excluyan o limiten" la responsabilidad del porteador). Véanse también los artículos 2 *e*) y 3 4) del Protocolo de Bruselas de 1968 (eliminación de la limitación de responsabilidad) examinados en la parte I del informe (limitación unitaria de responsabilidad), sección C-3, párr. 51.

cil predecir si un Tribunal decidirá que la conducta alegada en que se basa la acción puede caracterizarse como "dolo" o al menos como "acto. . . que sea *considerado equivalente* a dolo". Si las diferentes normas de derecho nacional fuesen aplicables a tales acciones se pondrían en peligro la uniformidad y la previsibilidad jurídicas.

20. Si el mismo plazo de prescripción fuese aplicable a todos los tipos de acciones se evitarían los litigios sobre la confusa línea que separa a las acciones basadas en "dolo" (así como la tentación de evitar la barrera del plazo de prescripción expirado formulando la acción en tales términos, tomando como base pruebas dudosas o falsas[8]. Pero la cuestión de si esta solución es injusta o no para los demandantes puede verse mejor al examinar la duración del plazo básico de prescripción[9], que se estudiará en la sección D del presente informe en el párrafo 46, *infra.*

C. *Iniciación del plazo*

21. Tanto con arreglo al Convenio de 1924 como al Protocolo de 1968, el plazo de prescripción comienza a correr después de "la entrega de las mercancías o. . . la fecha en que éstas hubieran debido ser entregadas"[10] Para evitar litigios y pérdida de derechos, debe definirse claramente el día a partir del cual comienza a correr el plazo de prescripción; se plantea el interrogante de si la norma actual satisface estos objetivos. En las respuestas al cuestionario se señaló que debía examinarse la posibilidad de establecer en forma más precisa el momento en que se inicia el plazo de prescripción[11].

1. *La situación práctica*

22. Al considerar cuál es el momento adecuado para la iniciación del plazo de prescripción, sería útil tener presente lo que ocurre en la práctica cuando el propietario de la carga solicita la entrega de sus mercancías en la fecha de entrega, exacta o aproximada, que está convenida o implícita en el contrato de transporte.

23. En la mayoría de los casos, todo el cargamento llega a su debido tiempo, y las mercancías no han sufrido daños. Las situaciones que dan origen a reclamaciones son las siguientes: *a*) el cargamento de mercancías cubierto por un conocimiento de embarque ha llegado, pero todas las mercancías o parte de ellas están dañadas; *b*) falta todo el cargamento o parte de él; cuando sólo falta una parte, todas las mercancías entregadas, o parte de ellas, pueden estar dañadas.

24. La situación descrita en *a*), *supra,* no plantea ordinariamente serias dificultades respecto de la iniciación del plazo de prescripción, pues está claro que éste comenzará a correr desde la fecha de "entrega" de las mercancías. Este problema se tratará con más detalle en los párrafos 26 y siguientes.

25. Los problemas más serios son los planteados en *b*), cuando la entrega de todas las mercancías cubierta por un conocimiento de embarque, o parte de ellas, se demora, o se pierden las mercancías[12], pues puede transcurrir un plazo considerable (meses, y ocasionalmente uno o varios años)[13] antes de que el porteador dé al propietario de la carga información precisa sobre el paradero de las mercancías perdidas y los planes para su entrega, o antes de que el porteador notifique definitivamente que se han perdido las mercancías[14]. Los problemas que se plantean en este contexto respecto del plazo de prescripción se estudian en los párrafos 32 y siguientes.

2. *Análisis de las expresiones "entrega de las mercancías" y "fecha en que éstas hubieran debido ser entregadas"*

a) *"Entrega de las mercancías"*

26. La interpretación y aplicación de esta frase parece no haber causado serios problemas[15]. En la preparación del texto revisado, debe tenerse en cuenta, si el plazo de prescripción ha de continuar iniciándose en la fecha de "entrega" de las mercancías, la definición de ese término en el párrafo 1) del apartado *e*) del artículo 1, en la versión preparada por el Grupo de Trabajo en su tercer período de sesiones[16]. La revisión propuesta del párrafo *e*) del artículo 1 es la siguiente:

> "i) El "transporte de mercancías" comprende el período durante el cual las mercancías están bajo custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.

---

[8] En la práctica la posibilidad de apreciar tales pruebas disminuye naturalmente con el transcurso del tiempo. Podría pensarse que con el transcurso del tiempo aumenta la dificultad de demostrar una reclamación falsa; no obstante puede haber algo cierto en el desagradable dicho de la práctica jurídica según el cual "el mentiroso siempre tiene buena memoria".

[9] La conveniencia del plazo básico de prescripción depende también del hecho de que pueda o no suspenderse el transcurso del plazo mediante una reclamación escrita. Véase sesión D-2, párrs. 51 a 53, *infra.*

[10] El empleo de la palabra "entrega" en lugar de "descarga" parece ser intencional, porque este término se usa en otras partes del Convenio, por ejemplo, el artículo 2, el párrafo 2 del artículo 3, los artículos 6 y 7. Tetley, *Marine Cargo Claims,* 1968. *Milikowsky Brothers v. Kapman's Bevrachtingsbedryf,* 1969 A.M.C.111.

[11] Véanse, por ejemplo, las respuestas de Australia (párr. 59), Checoslovaquia, Irak, Noruega, la República Federal de Alemania y Turquía. Pero véanse también las respuestas de Suecia y Austria.

[12] La pérdida de las mercancías, o la demora en su entrega, pueden ser resultado de la pérdida del buque en que se transportan, un accidente sufrido por éste, la interrupción del viaje o un cambio de la ruta establecida en el itinerario contractual. También es frecuente que se pierdan las mercancías, o se demore su entrega, como efecto de transbordos, entrega errónea, descarga en un puerto indebido más alejado o hurto.

[13] Véase la sección C "Cómo surgen y se resuelven las reclamaciones relativas a la carga", párrafos 27 a 43, del Informe de la UNCTAD sobre Conocimientos de embarque, publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.72.II.D.2; también véase la Nota en la Circular de la Conferencia Marítima Internacional y del Báltico, diciembre de 1962, pág. 10021.

[14] La información sobre las mercancías o la aceptación o rechazo de una reclamación puede comunicarse al propietario de la carga en diferentes fechas respecto de diferentes cargamentos relacionados con el mismo conocimiento de embarque.

[15] Véanse, por ejemplo, los casos citados en Tetley, *op. cit.,* 198, y en Manca, *International Maritime Law,* vol. II, 238. Véase también *Western Gear Corporation v. States Marine Lines Inc.,* 362, *Fed. Rep.,* 2a. serie, (1966), 331: "Cuando el porteador, en ejecución de sus obligaciones con arreglo al contrato de transporte, efectúa una entrega de mercancías, el plazo para reclamar en justicia comienza a correr desde la fecha de entrega y no desde la fecha en que las mercancías hubieran debido ser entregadas".

[16] A/CN.9/63, párrs. 14 y 15. En las respuestas de los Gobiernos de la Argentina, Checoslovaquia, la República Federal de Alemania y la URSS se señalaba a la atención el proyecto de disposición en el inciso *e*) del artículo 1.

"ii) A los efectos del apartado i), se entenderá que las mercancías están bajo la custodia del porteador desde que las recibe hasta el momento en que las entrega.

a) Poniéndolas en poder del consignatario;

b) En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías, poniéndolas a disposición del consignatario de conformidad con el contrato, la ley o los usos aplicables en el puerto de descarga; o

c) Poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quien, según la ley o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías.

"iii) La mención del porteador o del consignatario en los anteriores párrafos i) y ii) comprende también a los empleados, los agentes y otras personas que actúen según instrucciones del porteador o del consignatario, respectivamente."

27. En el proyecto de disposición sobre la iniciación del plazo de prescripción que figura en el párrafo 39[17], se mencionan específicamente las disposiciones sobre el momento de entrega por el porteador, tal como están expuestas en los apartados *a*) a *c*) del inciso ii) de la citada revisión del párrafo *e*) del artículo 1.

28. Se observará que esa definición no sólo incluye *a*) "poniéndolas (las mercancías) en poder del consignatario", sino también en los apartados *b*) y *c*), otros actos de los que el consignatario no tiene necesariamente conocimiento. Quizá el Grupo de Trabajo desee considerar si un consignatario prudente se mantendría informado respecto de la disposición de las mercancías, o si la entrega conforme a los apartados *b*) y *c*) sólo debería entrañar la iniciación del plazo de prescripción cuando el consignatario tuviera conocimiento de estos actos o se le hubieran notificado.

b) *"Fecha en que éstas (las mercancías) hubieran debido ser entregadas"*

29. La interpretación y aplicación de esta cláusula ha causado varios problemas, y parece necesario esclarecer dos importantes interrogantes:

1) ¿Qué clase de reclamaciones se rigen por esta cláusula?

2) ¿Cuándo comienza a correr el plazo de prescripción respecto de dichas reclamaciones?

30. Respecto del primer interrogante, ciertos autores han manifestado que "la fecha en que éstas (las mercancías) hubieran debido ser entregadas" es aplicable cuando un propietario de carga inicia una acción por "pérdida de las mercaderías"[18], "en caso de pérdida total de las mercaderías"[19], o "falta de entrega" de la mercaderías[20]. Estas opiniones generales van en apoyo de lo que parecería estar implícito en el texto mismo de la cláusula: que debe aplicarse esta disposición cuando las mercancías *no han sido entregadas,* pero no resuelven todos los problemas que se suscitan en la práctica. Parece estar bastante claro en la jurisprudencia de muchos países que la cláusula se aplica a las reclamaciones por pérdida *total* de las mercaderías; pero no se ve con la misma claridad si también debe aplicarse ese texto a las reclamaciones por pérdida de sólo una parte de las mercaderías cubiertas por un conocimiento de embarque, y, en caso afirmativo, en qué forma exactamente.

31. La jurisprudencia tampoco da una respuesta clara al segundo interrogante: ¿Cuándo comienza a correr el plazo de prescripción respecto de las mercancías perdidas o no entregadas? La jurisprudencia pertinente es contradictoria, y da su apoyo a diversos criterios: 1) la declaración o notificación del porteador de que no hará entrega; 2) la entrega de la mayor parte de las mercancías; 3) la fecha en que se esperaba la llegada de las mercancías[21].

32. Además de la incertidumbre respecto de la situación jurídica, el propietario de la carga puede también afrontar muchas dificultades prácticas al reclamar las mercancías no entregadas. Como ya se ha indicado (párrafo 25 *supra*), el propietario de la carga no siempre puede partir del supuesto de que las mercancías que faltan están realmente perdidas en forma irremediable, o no serán entregadas. En cambio, después de la fecha prevista de entrega, el propietario de la carga debe esperar a que el porteador le informe sobre la suerte de las mercancías. Durante este plazo quizá tenga razones para esperar una eventual entrega, pero no puede estar seguro de si ello ocurrirá, ni de cuándo.

33. Durante ese período de incertidumbre el propietario de la carga se ve ante un dilema. Quizá no sepa si el plazo de prescripción respecto de mercancías que todavía está esperando ha comenzado ya[22], o si el plazo comenzará a correr a partir del día en que reciba una notificación sobre la suerte de las mercancías, o a partir del día en que se rechace su reclamación o en que se entreguen finalmente las mercancías. Esta incer-

[17] Este y otros proyectos propuestos se refunden en los proyectos de disposición sobre el plazo de prescripción que figuran en el párrafo 68.

[18] *Chorley and Giles Shipping Law,* 176.

[19] Manca, *op. cit.,* 238.

[20] Tetley, *op. cit.,* 199.

[21] Tetley, *op. cit.,* 199. La tendencia general de las decisiones parece ser que el plazo corre o bien desde la fecha en que el porteador ha manifestado que no puede entregar las mercancías o bien "desde le fecha en que la entrega de la mayor parte del cargamento tuvo lugar", *op. cit.,* 200. Constituye evidencia de la considerable incertidumbre prevaleciente en cuanto al momento en que comienza a correr el plazo de prescripción en los casos de falta de entrega de las mercaderías el hecho de que un autor destacado haya manifestado: ". . . la mejor regla que un damnificado puede seguir es la de accionar en justicia dentro de un año de la fecha en que el buque o el cargamento debieron haber llegado y no dentro de un año de la fecha de la notificación de que la entrega es imposible", *Tetley, op. cit.,* pág. 200. Se da este consejo a pesar de que en varias jurisdicciones el plazo de prescripción comienza de hecho a correr desde la fecha de la notificación de que la entrega es imposible, *Tetley, op. cit.,* pág. 200, nota 10.

[22] Como puede ocurrir, por ejemplo, si los hechos muestran que las mercancías esperadas no pueden entregarse, dado que el plazo de prescripción podría entonces correr a partir de cualquier fecha hipotética o conceptual que en una jurisdicción en especial se considera "la fecha en que las mercancías hubieran debido ser entregadas" en el curso ordinario de los acontecimientos, si se hubiera dispuesto de ellas para la entrega.

tidumbre expone al propietario de la carga a dos riesgos principales. En primer lugar, puede dejar transcurrir, sin advertirlo, una parte considerable del plazo de prescripción (o todo éste) permaneciendo inactivo mientras espera información sobre sus mercancías. En segundo lugar, es posible que haga gastos que pueden resultar innecesarios al iniciar una acción judicial prematuramente con el solo propósito de interrumpir el plazo, cuando podría no haber sido necesario que se recurriera a los tribunales con este fin de haber sido clara la ley.

34. Así, con la expresión "fecha en que éstas (las mercancías) hubieran debido ser entregadas" no se distingue entre diversas situaciones que pueden surgir en la práctica, entre ellas:

a) Entrega parcial de las mercancías cuando aún se espera que se entregue el resto del cargamento cubierto por el mismo conocimiento de embarque.

b) Entrega parcial de las mercancías cuando se sabe que jamás se entregará el resto del cargamento cubierto por el mismo conocimiento de embarque.

c) Demora en la entrega de todas las mercancías cubiertas por el mismo conocimiento de embarque cuando aún se espera la entrega.

d) Falta de entrega, cuando se sabe que no se entregarán las mercancías.

35. El concepto de "fecha en que éstas (las mercancías) *hubieran debido* ser entregadas" es especialmente difícil de aplicar en el contexto del transporte marítimo, pues a menudo no se estipula en los contratos de transporte la fecha en que el porteador está obligado a entregar las mercancías.

3. *Iniciación del plazo de prescripción en otras convenciones sobre transporte*

36. En otros convenios sobre transporte se han afrontado algunos de los problemas citados respecto de la iniciación del plazo de prescripción. De especial utilidad es la distinción, mencionada en el párrafo 23 *supra*, entre 1) pérdida total de las mercancías y 2) pérdida parcial, daños o demoras. Esta distinción se establece en el artículo 46 del Convenio Internacional referente al transporte de mercancías por ferrocarril (CIM)[23] y en el artículo 32 de la Convención sobre el transporte internacional de mercancías por carretera (CMR)[24].

37. El artículo 32 de la Convención sobre contratos de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR) dispone:

"1. ...El plazo de prescripción correrá:

"*a*) En el caso de pérdida parcial, daño o demora en la entrega, desde la fecha de entrega;

"*b*) En el caso de pérdida total, desde el trigésimo día después de la expiración del plazo convenido o, cuando no haya plazo convenido, a partir del sexagésimo día a contar desde la fecha en que las mercancías fueron puestas en poder del porteador;

"*c*) En los demás casos, a la expiración de un plazo de tres meses después de la celebración del contrato de transporte.

"El día señalado como punto de partida para la prescripción nunca estará comprendido en el plazo."

38. El artículo 46 del Convenio Internacional referente al transporte de mercancías por ferrocarril (CIM) dispone:

"2. El plazo de prescripción correrá:

"*a*) Para las acciones por indemnización por pérdida parcial, avería o exceso en el plazo de entrega, desde el día en que tuvo lugar la entrega;

"*b*) Para las acciones por indemnización por pérdida total, a partir del trigésimo día siguiente al de expiración del plazo de entrega;

"...

"*h*) En todos los demás casos, desde el día en que pueda ejercitarse el derecho.

"El día señalado como punto de partida para la prescripción nunca estará comprendido en el plazo."

4. *Proyecto de disposición propuesto sobre la iniciación del plazo de prescripción*

39. Quizá el Grupo de Trabajo desee preparar un proyecto de disposición sobre la iniciación del plazo de prescripción en el que, al igual que en el Convenio sobre el transporte por ferrocarril (CIM) y la Convención sobre transporte por carretera (CMR), se distinga entre 1) pérdida parcial o daños o demora y 2) pérdida total de las mercancías cubiertas por el contrato de transporte. Dicho proyecto de disposición podría ser como sigue:

Proyecto de disposición sobre la iniciación del plazo[25]

b) El plazo de prescripción correrá:

i) En las acciones de indemnización por [pérdida] [falta de entrega] de parte de las mercancías cubiertas por el contrato de transporte, por daños o por demora en la entrega: a partir de la fecha en que el porteador ha efectuado la última entrega de parte de dichas mercancías. La fecha de esa entrega se determinará sobre la base de lo dispuesto en los incisos *a*) a *c*) del párrafo ii) del artículo [ ][26].

ii) En las acciones de indemnización por [pérdida] [falta de entrega] de todas las mercancías cubiertas por el contrato de transporte: desde [la fecha establecida para la entrega o, a falta de

[23] Convenio Internacional referente al transporte de mercancías por ferrocarril (CIM). Hecho en Berna, el 25 de octubre de 1952. Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 241.

[24] Convención sobre contratos de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR). Hecho en Ginebra el 19 de mayo de 1956. Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 399. Compárese con la Convención para la Unificación de ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional. Firmada en Varsovia el 12 de octubre de 1929 Sociedad de las Naciones, *Treaty Series*, vol. CXXXVII. La Convención de Varsovia de 1929 dispone, en el artículo 29, que el plazo de prescripción se contará "desde la llegada al punto de destino o desde el día en que la aeronave debería haber llegado o desde la interrupción del transporte". En vista de que el tránsito aéreo se realiza en plazos relativamente breves, la disposición general que antecede probablemente plantee menos problemas serios en la práctica que en el caso del transporte por mar o (en menor grado) por ferrocarril o carretera.

[25] Este proyecto, y las propuestas relativas a los demás aspectos del plazo de prescripción, se refunden en los proyectos de disposición sobre el plazo de prescripción expuestos en la sección G, párrafo 68, *infra*.

[26] Véase la revisión propuesta del apartado *e*) del artículo 1. Informe sobre el tercer período de sesiones (A/CN.9/63), párr. 14, Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV.

dicha fecha establecida,] el [nonagésimo] día desde el momento en que el porteador haya recibido las mercancías[27].

El día señalado como punto de partida para la prescripción nunca estará comprendido en el plazo.

40. En el párrafo 1) del artículo 32 de la Convención sobre transporte por carretera (CMR) (citado en el párrafo 37 *supra*), y en la disposición análoga del párrafo 2 del artículo 46 del Convenio sobre transporte por ferrocarril, se distingue entre "pérdida *parcial*" y "pérdida *total*" de las mercancías. En el proyecto que antecede se utiliza un texto análogo, pero mediante un texto puesto entre corchetes se sugiere emplear la expresión "falta de entrega" en lugar de "pérdida". Al parecer cualquiera de estas expresiones sería satisfactoria, pero tal vez se expresara con mayor precisión la situación tanto fáctica como jurídica con la expresión "falta de entrega".

41. En los instrumentos sobre transporte por carretera (CMR) y por ferrocarril (CIM) se establece un contraste entre "pérdida parcial" y "pérdida total". Presumiblemente, la expresión "pérdida *parcial*" está destinada a incluir situaciones de pérdida *total* de *algunos* de los bultos o unidades cubiertos por el contrato de transporte. No obstante, como podrían caber dudas a este respecto, el proyecto que antecede se refiere expresamente a la pérdida (o falta de entrega) "de parte de las mercancías *cubiertas por el contrato de transporte*".

42. En lo tocante a pérdida parcial, daños o demoras, la Convención sobre transporte por carretera (CMR) dispone que el plazo de prescripción correrá "desde *la* fecha de entrega". Esta disposición puede suscitar dudas cuando partes de un mismo cargamento lleguen en momentos diferentes; posiblemente, como resultado de transbordo o error en la entrega de parte de las mercancías. Para evitar la incertidumbre, así como la posible necesidad de multiplicidad de litigios, el proyecto dispone que el plazo correrá a partir "de la fecha en que el porteador ha efectuado la *última* entrega de *parte* de dichas mercancías" cubiertas por el contrato de transporte.

43. Se observará que la frase "para las acciones por indemnización por" en los párrafos i) y ii) del proyecto está tomada de los incisos *a*) y *b*) del párrafo 2 del artículo 46 del Convenio sobre transporte por ferrocarril (CIM).

44. Para los casos de pérdida total, el plazo correrá con arreglo al Convenio sobre transporte por ferrocarril (CIM), "a partir del trigésimo día siguiente al de expiración del *plazo de entrega*". El Convenio sobre transporte por carretera (CMR) se refiere al "trigésimo día después de la expiración del *plazo convenido* o, cuando no haya plazo convenido, a partir del sexagésimo día a contar desde la fecha en que las mercancías fueron puestas en poder del porteador". En los contratos de transporte marítimo puede no haber ningún "plazo de entrega" (CIM) ni "plazo convenido" (CMR). En consecuencia, parecería conveniente (como en el Convenio CMR) dar otra opción en lo relativo a la iniciación del plazo. Por consiguiente, se dispone en el párrafo ii) del proyecto que, cuando no haya fecha establecida para la entrega, el plazo comenzará a correr a partir del "[nonagésimo] día desde el momento en que el porteador haya recibido las mercancías" está, por supuesto, tomada de las normas del apartado *e*) del artículo 1 sobre la iniciación del período de responsabilidad del porteador, en la versión preparada por el Grupo de Trabajo. Informe sobre el tercer período de sesiones (A/CN.9/63*), párr. 14.

45. La Convención sobre transporte por carretera (CMR) dispone que, en caso de pérdida total, el plazo no comenzará a correr hasta el sexagésimo día a contar desde la fecha en que las mercancías fueron puestas en poder del porteador. Este plazo de sesenta días a contar desde la fecha en que las mercancías fueron entregadas al porteador corresponde al período en que el consignatario está esperando la entrega, de suerte que el plazo de prescripción en el caso de falta de entrega no sea, en la mayoría de los casos, menor que el plazo de prescripción en el caso en que las mercancías se entregan dañadas. Los plazos de entrega para el transporte marítimo y, en especial, los períodos de incertidumbre en caso de error en la entrega pueden ser más prolongados que en el caso del transporte por carretera o ferrocarril. Quizá el Grupo de Trabajo desee considerar si el plazo de noventa días establecido en el proyecto es adecuado[28].

D. *Duración del plazo*

46. Para establecer la duración del plazo de prescripción se requiere armonizar consideraciones contrapuestas[29]. Por una parte, el plazo debe ser suficiente para que puedan estudiarse las reclamaciones, celebrarse negociaciones y entablar la acción. Por otra, el plazo no debe ser tan largo que puedan perderse o hacerse vagas las pruebas de los hechos por el transcurso del tiempo y que de esta forma disminuya la certeza necesaria para las transacciones comerciales[30].

47. El artículo 3 6) 4) del Convenio de Bruselas requiere que el demandante entable la acción contra el porteador o el buque por pérdidas o daños de las mercancías dentro del año siguiente a la entrega de

[27] *Ibid.* En el párrafo ii) de la revisión del apartado *e*) del artículo 1 se emplea una expresión análoga, a saber "desde el momento en que éste (el porteador) . . . haya recibido (las mercancías)".

* Anuario de la CNUDMI, vol. III. 1972, segunda parte, IV.

[28] La adecuación de este plazo, al igual que la del plazo básico de prescripción, pueden verse afectadas por la decisión del Grupo de Trabajo respecto de si una reclamación por escrito suspende el transcurso del plazo hasta que el porteador rechace la reclamación. Véase la sección D, 2), párrs. 51 a 53, *infra*.

[29] Informe del Grupo de Trabajo sobre los plazos y la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías sobre su tercer período de sesiones. A/CN.9/73 (Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, I, B, 3), párr. 1 del comentario al artículo 8.

[30] Chorley y Giles, *op. cit.*, págs. 175 y 176, "En general, el derecho inglés concede un plazo de seis años para el ejercicio de las acciones por daños y perjuicios, pero el comercio exige un período más corto ya que los comerciantes deben conocer con certeza qué reclamaciones pueden formularse contra ellos. Por consiguiente, las acciones nacidas de muchos contratos comerciales deben ejercerse en un plazo mucho más corto y el contrato de fletamento no constituye una excepción a esta norma. Evidentemente el armador querrá efectuar sus propias investigaciones antes de que se pierdan las pruebas más decisivas y para ello es necesario que las acciones contra él se ejerzan cuanto antes".

las mercancías o a la fecha en que éstas hubieran debido ser entregadas. El artículo 1 2) del Protocolo de Bruselas no modifica este plazo de un año; no obstante, prevé la prórroga del plazo por mutuo acuerdo de las partes en la disputa con posterioridad al hecho que haya dado lugar a la acción.

48. Hay indicaciones de que el plazo de prescripción de un año no ha sido considerado generalmente satisfactorio en la práctica. Las organizaciones de porteadores, cargadores y aseguradores han llegado a la conclusión de que el plazo de prescripción de un año puede en algunos casos ser insuficiente para estudiar las reclamaciones, para celebrar negociaciones entre las partes y para adoptar otras medidas necesarias antes de que se entable la acción contra el porteador. Como consecuencia de ello, se negoció un acuerdo de carácter privado (conocido generalmente como el ("Gold Clause Agreement")) entre los porteadores, cargadores y aseguradores que intervienen en las principales operaciones de transporte marítimo internacional, en el que se prevé un plazo de dos años[31].

49. En varias respuestas al cuestionario se hacen sugerencias y propuestas respecto de la duración del plazo de prescripción. Las respuestas de los Gobiernos de Australia y Suecia indican que debe tomarse en consideración la idea de prorrogar el plazo de prescripción a dos años para ponerle en armonía con el artículo 29 de la Convención de Varsovia. En la respuesta del Gobierno de Austria se indica que, en vista de que en la mayoría de los casos las acciones tienen que ejercerse en un país extranjero e incluso en otro continente, un plazo de dos años sería más adecuado. Por otra parte, las respuestas de la Argentina, la República Federal de Alemania, el Irak, Noruega y Checoslovaquia indican que el plazo de un año es generalmente satisfactorio.

1. *La duración del plazo en otras convenciones sobre transporte*

50. La Convención de Varsovia de 1929 sobre la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional prevé (artículo 29) un plazo básico de prescripción de dos años. Los instrumentos referentes al transporte internacional por carretera (CMR) y por ferrocarril (CIM) prevén un plazo básico de un año. No obstante, como ya hemos visto (párr. 17 *supra*), ambos instrumentos prorrogan a tres años el plazo para los casos de dolo.

2. *Suspensión de la prescripción mediante la presentación de una reclamación*

51. Los instrumentos referentes al transporte de mercancías por ferrocarril (CIM) y por carretera (CMR) contienen otra disposición que puede tener gran significado práctico para mejorar los problemas planteados por la corta duración del plazo básico de prescripción. El artículo 32 2) de la Convención referente al transporte de mercancías por carretera (CMR) dispone lo siguiente:

"La presentación de una reclamación escrita suspenderá la prescripción hasta la fecha en que el porteador rechace la reclamación mediante una notificación escrita y devuelva los documentos adjuntos a la misma. En caso de aceptación parcial de la reclamación por el porteador, el plazo de prescripción sólo reanudará su curso respecto de aquella parte de la reclamación que siga en litigio. La prueba de la recepción de la reclamación o de la respuesta y de la restitución de los documentos correrá a cargo de la parte que invoque este hecho. Las reclamaciones ulteriores que tuvieran el mismo objeto no suspenderán la prescripción."

El artículo 46 3) del Convenio referente al Transporte de Mercancías por Ferrocarril (CIM) recoge sustancialmente la misma disposición.

52. La disposición citada parece tener el notable mérito de evitar que se litigue apresuradamente (o que se pierdan derechos) cuando el porteador necesite tiempo para estudiar una reclamación y responder a la misma[32]. La presentación de una reclamación por escrito parece ser una medida típica y razonable para resolver la cuestión de las pérdidas ocurridas en el transporte (véase el artículo 3 6) del Convenio de Bruselas de 1924) y parece razonable que el breve plazo de prescripción no resulte acortado o extinguido por la demora del porteador en rechazar la reclamación. Por consiguiente, el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar el proyecto de disposición que sigue de cerca el modelo del artículo 32 2) de la CMR y el artículo 46 3) del CIM.

Proyecto de disposición por el que se suspende el plazo de prescripción mientras el porteador responde a la reclamación

d) La presentación de una reclamación escrita tendrá por efecto suspender el plazo de prescripción hasta la fecha en que el porteador rechace la reclamación mediante una notificación escrita. Si el porteador admite parcialmente la reclamación, el plazo de prescripción se reanudará sólo respecto de aquella parte de la reclamación que siga en litigio. La prueba de la recepción de la reclamación, o de la respuesta, incumbirá a la parte que invoque estos hechos. Las reclamaciones ulteriores que tuvieran el mismo objeto no suspenderán el plazo de prescripción.

53. El proyecto anterior no incluye la disposición de otros instrumentos sobre transporte según la cual el plazo sigue en suspenso hasta que el porteador "restituya los documentos unidos" a la reclamación. Los papeles que constituyen los "documentos" que deben presentarse en relación con una reclamación se definen en el artículo 41 del Convenio de transporte por ferrocarril (CIM). En cambio, en la Convención de Bruselas de 1924 y en el Protocolo de 1968 no aparece tal definición. En consecuencia, puede haber razones para dis-

[31] "*British Maritime Law Association Agreement, 1950 (Gold Clause Agreement)*", fechado en Londres, Liverpool, Glasgow, el 1° de agosto de 1950. "*Explanatory Notes*", fechadas el 31 de diciembre de 1954. Reproducidos en Tetley, *op. cit.*, pág. 313. Las disposiciones correspondientes se encontrarán en los párrs. 4 y 5 del *Agreement* y en las notas a la cláusula 4 de las *Explanatory Notes*.

[32] La respuesta del Gobierno de Checoslovaquia examina esta cuestión y expone la práctica existente según los convenios CMR y CMI. La respuesta sugiere que el plazo de prescripción debe cesar de correr por un período de, digamos, tres a seis meses a partir del momento en que se presenta la reclamación, a menos que se responda a la reclamación antes de la expiración de ese plazo. Por otra parte, la respuesta del Gobierno de Austria indica que los detalles relativos a la suspensión o interrupción del plazo de prescripción deben dejarse al derecho interno, a menos que se trate de resolver estas cuestiones de forma simplificada en la propia Convención.

cutir si las cartas en las que se formule o insista en la reclamación y los distintos tipos de documentos presentados en apoyo de la misma son "documentos unidos" a la reclamación que el porteador está obligado a restituir para que vuelvan a entrar en vigor el plazo de prescripción. Por ejemplo, puede surgir un litigio sobre si una carta no devuelta era un "documento unido" a la reclamación, de forma que el plazo de precripción no expiró nunca. Tales cuestiones pueden reducir la certidumbre y estabilidad de las relaciones jurídicas que es uno de los objetivos de las normas sobre la prescripción.

E. *Acuerdo de modificación del plazo*

1. *Acortamiento del plazo por acuerdo*

54. El plazo de prescripción especificado en el Convenio de Bruselas no puede ser acortado por acuerdo de las partes. Tal acuerdo es tenido en la mayoría de las jurisdicciones por infracción de las disposiciones del párrafo 8 del artículo 3 del Convenio, que no reconoce como vigentes los acuerdos que disminuyan la responsabilidad del porteador de otra manera que la prescrita en el Convenio[33].

La respuesta del Gobierno de Suecia indica que no deben permitirse los acuerdos de acortamiento de plazo y que sería conveniente que esto quedara aclarado en el párr. 8 del artículo 3 de la Convención.

2. *Prórroga del plazo*

55. No es raro que los partes en un litigio relativo a pérdida o daño de carga estipulen un plazo de prescripción más largo para incoar una acción. La prórroga del plazo de prescripción puede evitar la incoación apresurada de un proceso cerca del fin del plazo, cuando las partes todavía están negociando con miras a un arreglo extrajudicial. El reclamante puede solicitar una renuncia o una prórroga de plazo permitido por el Convenio cuando es necesario obtener más información para terminar las negociaciones. El *Gold Clause Agreement*, al que se ha hecho referencia en el párrafo 45, *supra*, indica la necesidad práctica de acuerdos de prórroga del plazo de prescripción.

56. Se han expresado dudas acerca de la validez de tales acuerdos de prórroga del plazo de prescripción[34]. Sin embargo, tales dudas parecen haber sido eliminadas con el Protocolo de Bruselas. Según el párrafo 2 del artículo 1, el párrafo 6 *bis* revisado terminaría con la siguiente oración:

> ". . .No obstante, este plazo [esto es, un año] podrá ser prorrogado si las partes así lo acuerdan con posterioridad al hecho que haya dado lugar a la acción."

Esta disposición permite una prórroga del plazo de prescripción si el acuerdo de prórroga se hace "con posterioridad al hecho que haya dado lugar a la acción". No se menciona un límite con respecto a la duración de la prórroga, de manera que las partes en el litigio están en libertad de darle la que deseen[35].

57. Las respuestas han indicado que la disposición del Protocolo de Bruselas citada más arriba es una adición útil al Convenio de Bruselas y que debe mantenerse[36]. El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar si tal disposición debe mantenerse en una futura convención.

3. *Posible formulación de una disposición sobre prórroga*

58. Según el Protocolo de Bruselas de 1968, el plazo puede prorrogarse "si las partes así lo *acuerdan*". En el contexto de ciertas disposiciones y de ciertos sistemas jurídicos, podría alegarse que la palabra "acordar" requiere un compromiso contractual bilateral, y no daría efecto a una declaración o renuncia unilateral del porteador en el sentido de que el plazo sea prorrogado. Para evitar la posibilidad de tal aplicación estrecha y no prevista, el proyecto de convención sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías aprobado por la CNUDMI en su quinto período de sesiones hace referencia, en el párrafo 2 del artículo 21, a la prórroga del plazo "mediante *declaración* por escrito"[37].

59. El requisito de que la declaración (o acuerdo) de prórroga del plazo se haga por escrito no figura en el Protocolo de Bruselas. Las razones del requisito del proyecto de convención sobre la prescripción de que la declaración (o acuerdo) se haga por escrito se explican como sigue en el comentario sobre el proyecto de convención[38]:

---

[33] Véanse Buxton V. Rederi, 1939 A.M.C. 815; *The Zarembo*, 1942 A.M.C. 544; *Comm. Rouen*, 19.6.1951, 19 Rev. Scapel, 41; *Coventry Sheppard v. Larrinaga S.S. Co.*, 73 LI.L.Rep. 256; *Comm. Anvers*, 7.8.1931, 1931 J.P.A. 420; *BGH, 18.12. 1958*, 29 BGHZ, 120; *Trib. Rotterdam*, 24.6.1949, 1950 N.J., 538. Sin embargo, la situación es diferente con respecto a un plazo de prescripción más breve para reclamaciones relativas a flete, estadía, contribución por avería gruesa y a otras materias que han quedado fuera del alcance del Convenio de Bruselas de 1924. En consecuencia, se ha tenido por válida una cláusula que establece que el litigio por flete estará sujeto a un plazo de prescripción de seis meses. Véanse *Piazza v. West Coast Line*, 1951 A.M.C. 168; *Goulandris v. Goldman*, 1957 LI.L.Rep. 207; *Cour d'Appel Trieste*, 5.4.1952, 1953 D.M.F. 464. Véase también S. Dor, *op. cit.*, 78.

[34] Astle, Shipowners' Cargo Liabilities and Immunities, 184: "Si las partes interesadas son el propietario real de la carga y el porteador, puede plantearse la cuestión de si el acuerdo es válido en atención a las disposiciones del artículo V, puesto que la renuncia al derecho por el porteador no se ha consignado en el conocimiento de embarque". Manca, *op. cit.*, vol. 2, 264: "Según algunas leyes, tal estipulación [esto es, el acuerdo de prorrogar el plazo] es nula y sin efecto por cuanto entraña renuncia al plazo de prescripción todavía en curso, lo cual está prohibido, en tanto que sólo el plazo de prescripción ya transcurrido puede ser objeto de renuncia (por ejemplo, el segundo párrafo del artículo 2937 del Código Civil Italiano dice que la renuncia al plazo de prescripción sólo se permitirá cuando dicho plazo se haya agotado)."

[35] Manca, *op. cit.*, vol. 2, 264.

[36] Las respuestas favorables al mantenimiento de esta disposición son las de Australia, Checoslovaquia, Irak, Noruega y Suecia. En su respuesta, el Gobierno de Checoslovaquia sugiere que las partes en el contrato tengan derecho a acordar una prórroga del plazo antes que ocurra el accidente causante de la pérdida o daño de las mercancías.

[37] CNUDMI, Informe sobre el quinto período de sesiones (1972) (A/8717) párr. 21, Anuario de la CNUDMI, vol. III; 1972, primera parte, II, A. Véase también el párr. 2 del comentario sobre el artículo 21 en el comentario al proyecto de convención (A/CN.9/73). Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, I, B, 3. Se supone que la "declaración" podría hacerse en un acuerdo, y el párr. 1 del artículo 21 del proyecto de convención sobre la prescripción demuestra la intención de dar igual efecto a una "declaración o acuerdo".

[38] A/CN.9/73, párr. 2 del comentario sobre el artículo 21, Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, I, B, 3.

"La prórroga del plazo de prescripción puede tener consecuencias importantes para los derechos de las partes. Como podría alegarse una prórroga oral en circunstancias dudosas o basándose en un testimonio fraudulento, sólo una declaración escrita puede prorrogar el plazo."

60. Una disposición basada en el Protocolo, pero modificada para que se ajuste al proyecto de convención sobre la prescripición, podría decir así:

Proyecto de disposiciones sobre la prórroga del plazo

Variante A

c) El plazo de prescripción podrá ser prorrogado por el porteador mediante *declaración o acuerdo* [por escrito] después del hecho que haya dado lugar a la acción.

61. Tal vez no sea necesario mantener las palabras "o acuerdo", puesto que una prórroga por "acuerdo" sería también una "declaración". Sin embargo, quizá sea aconsejable mantener estas palabras para mayor claridad y más continuidad con la disposición anterior.

62. Si el Grupo de Trabajo no requiriera un escrito, el proyecto podría ceñirse a la estructura de la disposición del Protocolo y decir así:

Variante B

c) El plazo de prescripción podrá ser prorrogado *mediante declaración del porteador o mediante acuerdo de las partes* después del hecho que haya dado lugar a la acción[39].

F. *Recursos (acciones de indemnización contra terceros)*

63. Un porteador marítimo a quien se presenta una reclamación por pérdida o daños de las mercancías puede tener derecho a recobrar todo o parte de lo que demanda el cargador. Esta situación puede surgir a raíz de un contrato del porteador con una parte que interviene en el cumplimiento de su contrato, o con un asegurador. La existencia y el monto del recurso pueden conocerse sólo después de la decisión judicial definitiva en que se fije la cuantía de la indemnización pagadera o el ajuste de la reclamación. Si el cargador o el consignatario presentan su reclamación al porteador casi al expirar el plazo de prescripción el recurso presentado por el porteador contra el tercero puede fracasar—prescindiendo de los méritos de su reclamación—porque ha expirado el plazo de un año establecido para iniciar esa acción. Se plantea entonces la cuestión de determinar si el porteador marítimo debe tener derecho a una prórroga del plazo de prescripción de una año para entablar una acción contra terceros.

64. El Convenio de Bruselas, a diferencia de otros instrumentos sobre transporte[40], no contiene disposición alguna relativa a recursos y deja la solución de este problema a cargo de las leyes nacionales[41].

65. El artículo 1 3) del Protocolo de Bruselas de 1968 dispone la modificación del Convenio de 1924 por medio de la inclusión, luego del artículo 3 6), del siguiente párrafo 6 *bis*:

"Las acciones de indemnización contra terceros podrán ser ejercidas incluso después de haber expirado el plazo señalado en el párrafo precedente, si lo son dentro del plazo determinado por la ley del tribunal que conozca del caso. No obstante, ese plazo no podrá ser inferior a tres meses a partir del día en que la persona que ejerce la acción de indemnización haya pagado la cantidad reclamada o haya recibido a su vez una notificación de citación."

66. Puede entonces ejercerse una acción para indemnización dentro del plazo establecido por el derecho del tribunal que conoce del caso a condición, sin embargo, de que el plazo establecido no sea inferior a tres meses.

67. Las respuestas al cuestionario indican que la citada disposición del Protocolo de Bruselas constituye una adición útil al Convenio de Bruselas y debe retenerse[42]. En consecuencia, esta disposición se incluye en la consolidación de los proyectos de disposiciones (sección G, *infra*, párr. 68). Podría considerarse una pequeña modificación de estilo, a saber, el reemplazo en la primera frase de la palabra "año" por "plazo de prescripción". Este cambio se indica por medio de un subrayado en el proyecto de disposición que figura como párrafo *e*) en los proyectos de disposiciones, en la sección G *infra*.

G. *Consolidación de los proyectos de disposiciones sobre el plazo de prescripción*

68. Se han presentado y examinado en este estudio proyectos de disposiciones sobre distintos aspectos del

[39] Si el Grupo de Trabajo prefiriera la formulación de la variante B y también deseara requerir un escrito, tal vez sería necesario, por razones de sintaxis (razones que hicieron necesaria la reformulación de la disposición en la variante A), agregar una oración al texto de la variante B, oración que podría decir así: "La declaración o acuerdo se hará por escrito." Si se requiriera un escrito, en la etapa final de la preparación de la convención podría considerarse el inciso *g*) del párrafo 3 del artículo 1 del proyecto de convención sobre la prescripción, que incluye la siguiente definición. "El término "escrito" abarcará los telegramas y télex."

[40] Por ejemplo el CMR. En los artículos 34 a 40 de ese Convenio pueden encontrarse disposiciones sobre las relaciones entre porteadores sucesivos. El artículo 39 4) estatuye que: "Lo dispuesto en el artículo 32 se aplicará a las reclamaciones entre porteadores. Sin embargo, el plazo de prescripción empezará a correr en la fecha de la decisión judicial definitiva en que se fija la cuantía de la indemnización pagadera de conformidad con lo establecido en este Convenio o, a falta de esta decisión judicial, desde la fecha real del pago."

[41] Por ejemplo, el artículo 487 del Código de Comercio de los Países Bajos dispone, entre otras cosas, que: "si el porteador, por su parte, es parte en un contrato con otro porteador, su acción contra este último no prescribirá antes de haber transcurrido tres meses desde que él haya pagado o haya sido demandado, siempre que uno de estos hechos se haya producido dentro del plazo mencionado de un año". Véase también el artículo 32 de la Ley 66-420 de Francia.

[42] Este es el tenor de las respuestas de Austria, Australia, Checoslovaquia, la República Federal de Alemania, Irak, Noruega y Suecia. En la respuesta de Australia se declara que "aunque tres meses no son mucho tiempo, constituyen probablemente tiempo suficiente dadas las circunstancias en que surgirán esas acciones". En la respuesta de Checoslovaquia, aunque se considera el artículo 1 3) del Protocolo de 1968 una mejoría, se sugiere la siguiente redacción modificada de esa disposición: ". . . si se inicia dentro de . . . meses a partir del día . . . o dentro de un plazo mayor establecido por la ley del tribunal o "del arbitraje con jurisdicción para decidir la cuestión" ". Por otra parte, en la respuesta del Gobierno de Turquía se indica que el período para los recursos debe de ser de un año.

plazo de prescripción. Para ayudar al Grupo de Trabajo a examinar estas disposiciones en sus relaciones recíprocas, éstas se presentan en la siguiente forma consolidada.

Proyectos de disposiciones sobre el plazo de prescripción

Artículo 3

. . .

6 bis a) El porteador y el buque estarán exonerados de absolutamente toda responsabilidad con respecto al transporte de las mercancías a menos que se ejerza una acción o se inicie un procedimiento arbitral dentro del plazo de [un año] [dos años] a partir del comienzo del plazo de prescripción[43].

b) El plazo de prescripción correrá[44]:

i) En las acciones de indemnización por [pérdida] [falta de entrega] de parte de las mercancías cubiertas por el contrato de transporte, por daños, o por demora en la entrega: a partir de la fecha en que el porteador ha efectuado la última entrega de parte de dichas mercancías. La fecha de esa entrega se determinará sobre la base de lo dispuesto en los incisos *a*) a *c*) del párrafo ii) del artículo [ ][45].

ii) En las acciones de indemnización por [pérdida] [falta de entrega] de todas las mercancías cubiertas por el contrato de transporte: desde [la fecha establecida para la entrega o, a falta de dicha fecha establecida], el [nonagésimo] día desde el momento en que el porteador haya recibido las mercancías[46].

El día señalado como punto de partida para la prescripción nunca estará comprendido en el plazo.

c) El plazo de prescripción podrá ser prorrogado por el porteador mediante declaración o acuerdo [por escrito] después del hecho que haya dado lugar a la acción[47].

d) La presentación de una reclamación escrita tendrá por efecto suspender el plazo de prescripción hasta la fecha en que el porteador rechace la reclamación mediante una notificación escrita. Si el porteador admite parcialmente la reclamación, el plazo de prescripción se reanudará sólo respecto de aquella parte de la reclamación que siga en litigio. La prueba de la recepción de la reclamación, o de la respuesta, incumbirá a la parte que invoque estos hechos. Las reclamaciones ulteriores que tuvieran el mismo objeto no suspenderán el plazo de prescripción[48].

e) Las acciones de indemnización contra terceros podrán ser ejercidas incluso después de haber expirado el *plazo de prescripción* establecido en los párrafos precedentes si lo son dentro del plazo determinado por la ley del tribunal que conozca del caso. No obstante, ese plazo no podrá ser inferior a [tres meses] a partir del día en que la persona que ejerce la acción de indemnización haya pagado la cantidad reclamada o haya recibido a su vez una notificación de citación[49].

[43] Véase la sección B, párrs. 4 a 14 *supra*. Este proyecto figura en el párrafo 14.

[44] Véase la sección C, párrs. 21 a 45 *supra*. Este proyecto de disposición figura en el párr. 39 y se examina en los párrs. 39 a 45.

[45] Véase la modificación propuesta del artículo 1 *e*). Informe sobre el tercer período de sesiones (A/CN.9/63), párr.14, Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV.

[46] La expresión "el momento en que el porteador haya recibido las mercancías" se emplea en la revisión del artículo 1 *e*), en el párrafo ii). *Ibid.*

[47] Véase la sección E, párrs. 54 a 62. Estee texto se basa en la variante A del párr. 60.

[48] Véase la sección D-2, párrs. 51 a 53, *supra*.

[49] Véase la sección F, párrs. 63 a 67, *supra*.

PARTE V. DEFINICIONES DEL ARTICULO 1 DEL CONVENIO

A. *Introducción*

1. Esta parte del informe se presenta en cumplimiento de la decisión de la Comisión, adoptada en respuesta a la recomendación de este Grupo de Trabajo, de examinar las "definiciones del artículo 1 del Convenio"[1]. El artículo 1 del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos[2] contiene cinco definiciones, dos de las cuales ya fueron examinadas por este Grupo de Trabajo en su tercer período de sesiones[3]. Las tres definiciones que quedan por examinar son las de "porteador" (artículo 1 *a*)), "contrato de transporte" (artículo 1 *b*)) y "buque" (artículo 1 *d*)).

B. *Definición de "porteador"[4]: Problemas y solución propuesta*

2. El artículo 1 *a*) dice lo siguiente:

" 'Porteador' comprende el propietario del buque o el fletador, parte en un contrato de transporte con un cargador."

[1] CNUDMI, informe sobre la labor realizada en su cuarto período de sesiones (1971), párr. 19, Anuario de la CNUDMI, vol. II: 1971, primera parte, II, A. Véase también Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo, informe sobre su tercer período de sesiones (1972), párr. 73, Anuario de la CNUMDI, vol. III: 1972, segunda parte, IV.

[2] En adelante citado como Convenio de Bruselas. Sociedad de las Naciones, *Treaty Series*, vol. CXX, pág. 157, No. 2764, reproducido en el *Registro de textos de convenciones y otros instrumentos relativos al derecho mercantil internacional*, vol. II, cap. II, 1 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.73.V.3).

[3] Las definiciones ya examinadas con las siguientes: 1 *c*) "Mercancías" y 1 *e*) "Transporte de mercancías". Véase el informe del Secretario General sobre la "Responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: Conocimientos de embarque" (A/CN.9/63/Add.1), Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV, anexo; y Grupo de Trabajo, informe sobre su tercer período de sesiones (1972), Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV.

[4] La definición de "porteador" puede requerir un nuevo examen en una fase posterior, a la luz de las medidas que adopte el Grupo de Trabajo con respecto a los problemas que se plantean en los casos de "transbordo". En esta parte del informe no se examina la relación entre la definición de "porteador" y la del "transbordo"; véase, no obstante, la parte II que trata específicamente del "transbordo".

3. Por tanto, el término "porteador" designa a la persona que responde frente al propietario de la carga del cumplimiento del "contrato de transporte" y que está sujeta a los términos del Convenio de Bruselas[5]. Esta persona puede ser un armador, un fletador o cualquier otra persona[6], según las circunstancias de cada caso concreto.

4. Es sumamente importante que el "porteador" sea fácilmente identificable en el cuerpo del conocimiento de embarque, de forma que el tenedor del mismo—frecuentemente un comprador de buena fe que toma el conocimiento después de su emisión—pueda saber contra quien puede dirigirse en caso de que la mercancía sufra pérdidas o daños. Cualquier dificultad para identificar al "porteador" no sólo puede causar pérdidas a un determinado propietario de la carga, sino también menoscabar la utilidad del conocimiento de embarque como documento comercial.

5. No se plantean problemas respecto de la identificación del "porteador" cuando la línea marítima designada en el conocimiento de embarque y el propietario del buque son la misma compañía. Sin embargo, en algunos casos la compañía designada en el conocimiento de embarque es un fletador por un tiempo determinado o por viaje[7] del buque en que se transportan las mercancías comprendidas en el conocimiento de embarque, y no aparece claro quién es el "porteador", si el fletador o el propietario del buque. En estos casos, una línea marítima que flete buques para complementar su propia flota puede expedir conocimientos de embarque encabezados con su propio nombre y dirección, independientemente de que las mercancías del consignatario se carguen en buques fletados por dicha compañía. Estos conocimientos de embarque pueden ser firmados "por el capitán"[8] y llevar una "cláusula de cesión" o "cláusula de identidad del porteador", de las que damos los siguientes ejemplos:

a) "Si el buque de altura no es propiedad de la compañía o línea que expide el presente Conocimiento ni ha sido fletado por ella con cesión *(según el caso, no obstante cualquier indicio en contrario)* el presente Conocimiento surtirá efecto únicamente como contrato de transporte con el propietario o fletador con cesión, según el caso, como principal, concertado a través de dicha compañía o línea, quienes actuarán únicamente en calidad de agentes y estarán exentos de toda responsabilidad personal al respecto"[9]. (Se ha añadido la cursiva.)

b) "El contrato del que hace fe el presente Conocimiento de Embarque es entre el Comerciante y el Armador del buque aquí citado (o sustituto) y, por tanto, queda convenido que dicho Armador solamente será responsable de toda avería o pérdida debida a cualquier infracción o incumplimiento de cualquier obligación derivada del contrato de transporte, se relacionen o no con el estado de navegabilidad del buque. Si, no obstante lo antedicho, queda demostrado que el Porteador y/o depositario de las mercancías embarcadas de acuerdo con el presente, es algún otro, todas las limitaciones y exoneraciones de responsabilidad previstas por la Ley o por este Conocimiento de Embarque serán válidas para tal otro. Queda, además, entendido y convenido que como la Línea, Compañía o Agentes que han ejecutado este Conocimiento de Embarque por y en nombre del Capitán *no es el causante en la transacción, dicha Línea, Compañía o Agentes no estarán sujetos a ninguna responsabilidad derivada del contrato de transporte, ni como Porteador ni como depositario de las mercancías*"[10]. (Se ha añadido la cursiva.)

6. El comprador de buena fe de las mercancías, al tomar el conocimiento de embarque observa que fue expedido con el nombre de una empresa de transporte marítimo acreditada, y no ve nada que indique que el "porteador" es una persona distinta de dicha empresa. Si las mercancías llegan mermadas o dañadas, el tenedor del conocimiento de embarque lo notifica a la empresa designada en el conocimiento. En este momento, descubre que la empresa rechaza toda

[5] En todo el resto del Convenio de Bruselas se utilizan los términos "porteador" y "cargador" para designar a las partes en el contrato de transporte, cuyos derechos y obligaciones están definidas en el Convenio.

[6] La palabra "comprende" indica que las designaciones concretas de 'propietario del buque" y "fletador" no se emplean con carácter exhaustivo. Los agentes marítimos y de transportes pueden también ser considerados "porteadores" según determinados tipos de contrato. Véase *Conocimientos de embarque,* informe de la Secretaría de la UNCTAD (documento TD/B/C.4/ISL/6; publicación de las Naciones Unidas, No. de venta S.72.II.D.2), párrs. 180 y siguientes.

En la respuesta de Australia al cuestionario de la Secretaría se proponía que, para destacar la idea de que otras personas además de los armadores y fletadores pueden ser considerados "porteadores", debía enmendarse la definición de "porteador" de la forma siguiente: " "porteador" comprende el propietario del buque, el fletador *o cualquier otra persona,* parte en un contrato de transporte con un cargador" (se ha añadido la cursiva). La respuesta de la URSS proponía que la definición enmendada del término "porteador" dijese que "porteador" significa el propietario del buque, el fletador o cualquier otra persona que, actuando por cuenta propia, concluya con el cargador un contrato para el transporte de mercancías".

[7] El *fletamento por viaje* es un contrato para utilizar un buque para el transporte de mercancías en un solo viaje o en varios viajes determinados. Puede distinguirse del *fletamento por un tiempo determinado,* que es un contrato para el uso de un buque para el transporte de mercancías durante un período de tiempo determinado, y del *fletamento con cesión* (*o de un buque sin dotación*), por el que se transmite no solamente el uso sino también el total control del funcionamiento de un buque, generalmente por un período de tiempo determinado. En la majoría de los fletamentos por viaje o por un tiempo determinado, el capitán y la tripulación siguen siendo empleados y agentes del propietario del buque en todo lo relativo al control del funcionamiento del buque; el fletador sólo tiene el uso o control comercial del buque.

[8] Generalmente un conocimiento de embarque es firmado "por el capitán" por el agente del propietario del buque. Tradicionalmente una firma "por el capitán" obliga al buque *in rem* y (excepto en los casos de fletamento con cesión) obliga al propietario del buque, como empleador del capitán, *in personam.* Véase A. W. Knauth, *The American Law of Ocean Bills of Lading,* Baltimore, 1953, pág. 179. Véase también Hugo Tiberg, "Who is the Hague Rule Carrier?", en *Six Lectures on the Hague Rules,* Kurt Grönfors, ed., Goteborg, 1967, pág. 131.

[9] Véase el "Model All-Purpose Liner Bill of Lading", elaborado por "P and I Club", reproducido en Singh and Colinvaux, *Shipowners* (vol. 13 del *British Shipping Laws*), Londres, Stevens and Sons, 1967, pág. 317.

[10] Véase el modelo de conocimiento de embarque utilizado por la *Baltic and International Maritime Conference,* conocido como el "Conline Bill", cláusula 17; reproducido en "Conocimientos de embarque", informe de la Secretaría de la UNCTAD, *op. cit.,* apéndice III, págs. 69 y siguientes; y en Andrée Chao, "Réflexions sur la 'Identity of Carrier Clause' ", *La Droit Maritime Français,* 1967, págs. 12 y siguientes.

responsabilidad por las mercancías, basándose en que la empresa fue simplemente un agente que arregló un contrato de transporte entre el cargador y el propietario del buque. Este argumento viene apoyado por la "cláusula de cesión" y la doctrina tradicional según la cual la firma del conocimiento de embarque "por el capitán" obliga al propietario del buque, pero no al fletador por viaje o por un tiempo determinado.

7. En esencia estas son las circunstancias de hecho de varios casos que se han planteado en años recientes[11].

8. Un propietario de la carga que se enfrente con esta situación puede elegir entre distintas líneas de acción: *a*) entablar una acción contra el propietario del buque y contra el fletador simultáneamente, lo que puede significar entablar acciones separadas en países distintos; o *b*) entablar una acción contra el propietario del buque *o contra* el fletador, afrontando largas y costosas demoras en tanto se resuelve la cuestión preliminar de saber si el demandado elegido es la parte contra la que se debe proceder y corriendo el riesgo de que se vuelva en su contra esta cuestión preliminar después de que haya transcurrido el plazo de prescripción de un año[12], lo que impedirá entablar una acción contra la otra, la "verdadera", parte. Incluso puede suceder que los tribunales de un país rechacen su acción por considerar que el *fletador* no es la parte a quien debe demandarse, y que los tribunales de otro país desechen la acción por considerar que el *buque* no debe ser el demandado[13].

9. Estos problemas se plantean proque las líneas marítimas utilizan conocimientos de embarque que rechazan la responsabilidad en el supuesto de que el buque sea fletado, pero no indican: 1) si el buque es efectivamente fletado; y, en caso afirmativo, 2) no indican el nombre y dirección del propietario del buque[14]. El Grupo de Trabajo tal vez considere útil examinar la conveniencia de enmendar el Convenio de Bruselas de forma que exija la inclusión de estos dos elementos de información en el conocimiento de embarque.

10. Otros convenios de transporte requieren que el nombre del porteador[15] figure en los documentos de transporte. Por ejemplo, la Convención de Varsovia[16], declara en el artículo 8 que:

"La carta de transporte aéreo deberá contener las menciones siguientes:

". . .

"*e*) El nombre y dirección del primer transportador;".

El artículo 9 dispone que:

". . .si ésta (la carta de transporte aéreo) no contiene todas las menciones indicadas en el artículo 8 [incluido "el nombre y dirección del primer transportador"] . . . el transportador no tendrá derecho a acogerse a las disposiciones de este Convenio que excluyan o limiten su responsabilidad."

El Convenio CIM[17] dispone en el artículo 6 6) lo siguiente:

"La carta de porte deberá contener obligatoriamente los datos siguientes:

". . .

"*b*) La designación del Ferrocarril de procedencia;

"*c*) La designación del Ferrocarril destinatario y de la estación de destino . . ."

La Convención CMR[18] dispone en el artículo 6 1) lo siguiente:

"1. La carta de porte deberá contener obligatoriamente los datos siguientes:

". . .

"*c*) El nombre y dirección del porteador; . . ."

11. Inmediatamente después del actual artículo 3 3) del Convenio de Bruselas puede agregarse una enmienda que requiera que el conocimiento de embarque indique: *a*) si el buque es fletado, y, en caso afirmativo, *b*) el nombre y dirección del propietario del buque. En la actualidad el artículo 3 3) dice lo siguiente:

"3. Después de haber recibido y hacerse cargo de las mercancías, el porteador o el capitán o agente del porteador deberán, a petición del cargador, entregar a éste un conocimiento que exprese entre otras cosas:

"*a*) Las marcas principales necesarias para la identificación de las mercancías, tal como las haya dado por escrito el cargador antes de comenzar el cargamento de dichas mercancías, con tal que las expresadas marcas estén impresas o estampadas claramente en cualquier otra forma sobre las mercancías no embaladas o en las cajas o embalajes que contengan las mercancías, de manera que deban permanecer normalmente legibles hasta el fin del viaje;

[11] Véase, por ejemplo, *Stockholms Sjöförsäkrings Aktiebolag v. Stockholms Rederiaktiebolag Svea (The Lulu)*, ND 1960. 349 SCS; NJA 1960 742; *Christiania Søforsikringsselskab v. Det Bergenske Dampskibsselskab As Time Charterer of the Steamship Lysaker (The Lysaker)*, ND 1955. 85 SCN; Appel Bruxelles 1° de marzo 1963, J.P.A. 63, 329; Com. Anvers 18 de diciembre de 1962, J.P.A. 63, 367. Véase también Chao, "Réflexions sur la 'Identity of Carrier Clause'", *op. cit.*, y Tiberg, "Who is the Hague Rules Carrier?", *op. cit.*

[12] Véase el artículo III 6) del Convenio de Bruselas, que se examina en la parte IV de este informe.

[13] Este fue el resultado en el caso *The Lulu* citado en la nota 11 *supra*.

[14] En algunos casos los tribunales han sostenido que las cláusulas de cesión que no identifiquen adecuadamente al propietario del buque son inválidas y que en tales casos el fletador es el "porteador", el cual responde según el Convenio de Bruselas. Sin embargo, esta solución no es adecuada a escala internacional. El resultado en tales casos depende de las circunstancias concretas de cada caso que no son en modo alguno uniformes y el hecho de que se continúen usando tales conocimientos de embarque causa incertidumbres y litigios innecesarios.

[15] Dado que estos otros convenios no definen el término "porteador" es dudoso si utilizan ese término para designar solamente al *propietario* o—como sucede en el Convenio de Bruselas—si el término "porteador" puede designar al propietario o a cualquier otra parte que concluya un contrato de transporte con el cargador.

[16] Convenio para la Unificación de ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929.

[17] Convenio Internacional referente al Transporte de Mercancías por Ferrocarril, firmado en Berna el 25 de febrero de 1961.

[18] Convención sobre el Contrato para el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, firmado en Ginebra el 19 de mayo de 1956.

"*b*) O el número de bultos o de piezas, o la cantidad, o el peso, según los casos, tal como los haya consignado por escrito el cargador[19];

"*c*) El estado y la condición aparentes de las mercancías."

12. Inmediatamente después del artículo 3 3) podría agregarse el siguiente proyecto de disposición:

"3 3) *bis*. En el conocimiento de embarque [o documento análogo] deberá indicarse el nombre y dirección del porteador. Si se trata de un buque fletado, en el conocimiento de embarque [o documento análogo] también se hará constar el nombre del porteador y además el nombre y dirección del propietario del buque. Si el conocimiento de embarque [o documento análogo] no contiene toda la información requerida en este inciso, la persona que expida el conocimiento de embarque responderá de las mercancías con arreglo a lo dispuesto en el presente Convenio."

13. Estas enmiendas pondrían sobre aviso al tenedor del conocimiento de embarque de que la línea cuyo nombre aparece en el encabezamiento del mismo no es necesariamente el "porteador" y le daría la información necesaria para descubrir qué parte es realmente el "porteador".

14. La sanción contenida en la última frase del artículo 3 3) *bis* propuesto tiene por objeto hacer responsables solidariamente al fletador y al propietario del buque por la omisión de la información requerida en esa enmienda. Esta sanción podría basarse en razones de justicia fundamental: el fletador que contrata el transporte sabe claramente si el buque es fletado o no y, en caso afirmativo, a nombre de quien. Esta norma estaría también en consonancia con la doctrina jurídica generalmente aceptada de que el agente de un principal cuyo nombre no sea revelado responde solidariamente con su principal[20].

C. *Definición de "contrato de transporte"*

15. El inciso *b*) del artículo I dice que:

" 'Contrato de transporte' se aplica únicamente al contrato de transporte formalizado en un conocimiento o en cualquier documento similar que sirva como título para el transporte de mercancías por mar; se aplica igualmente al conocimiento o documento similar emitido en virtud de una póliza de fletamento, a contar desde el momento en que este título rige las relaciones del porteador y del tenedor del conocimiento."

16. En el informe de la Secretaría de la UNCTAD sobre conocimientos de embarque se sugiere que:

"Si se decide ampliar la aplicación de las Reglas al período en que las mercancías se encuentran bajo la custodia del porteador antes de la carga y después de la descarga, tendría que modificarse la expresión *"que sirva como título para el transporte de mercancías por mar"*[21]. (Cursiva añadida.)

17. El Grupo de Trabajo, en su tercer período de sesiones, amplió el alcance del Convenio de Bruselas al período anterior a la carga y posterior a la descarga, por medio de la revisión de la definición de "transporte de mercancías" prevista en el inciso *e*) del artículo I para que, en parte, dijera lo siguiente:

" 'Transporte de mercancías' comprende el período durante el cual las mercancías están bajo custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga."

18. Debido a esta revisión, el Grupo de Trabajo tal vez considere que la frase actual *"que sirva como título para el transporte de mercancías* por barco" (cursiva añadida) es lo suficientemente amplia como para abarcar las situaciones en que las mercancías están bajo custodia del porteador antes de la carga y después de la descarga. En consecuencia, puede ser innecesario revisar la definición del "contrato de transporte" que se formula en el inciso *b*) del artículo I.

19. En cambio, quizás el Grupo de Trabajo desee que el texto del inciso *b*) del artículo I se ajuste al del inciso *e*) del mismo artículo. Una posibilidad sería enmendar el inciso *b*) del artículo I en el sentido de suprimir las palabras "por mar" y agregar las palabras "según se define en el presente Convenio", de manera que el inciso *b*) del artículo I dijera lo siguiente:

(Las palabras que se han de suprimir figuran entre corchetes; las palabras que se han de agregar están en cursiva.)

" 'Contrato de transporte' se aplica únicamente al contrato de transporte formalizado en un conocimiento o en cualquier documento similar que sirva como título para el transporte de mercancías [por mar] *según se define en el presente Convenio . . .*"

20. Una segunda posibilidad consistiría en enmendar el inciso *e*) del artículo I revisado de modo que en lugar de definir simplemente "el transporte de mercancías", definiera el "transporte de mercancías *por mar*"[22].

D. *Definición de "buque"*

21. El inciso *d*) del artículo 1 del Convenio de Bruselas establece que:

" 'Buque' significa cualquier embarcación empleada para el transporte de mercancías por mar."

En el informe de la Secretaría de la UNCTAD sobre conocimientos de embarque[23], se señala que esta definición no incluye las barcazas, gabarras o embarcaciones similares que se utilizan para transportar las mercancías

[19] Véase en la parte I: "Limitación unitaria de responsabilidad", párr. 40, la enmienda que se propone para el inciso *b*) del párrafo 3 del artículo 3.

[20] Las respuestas de Austria y Checoslovaquia proponían que un signatario de un conocimiento de embarque que no revele al propietario de la carga que actúa como agente del propietario del buque quede obligado con arreglo a los términos del conocimiento de embarque.

[21] Véase *Conocimientos de embarque* informe de la Secretaría de la UNCTAD, *op. cit.*, párr. 186.

[22] En las respuestas de Noruega y Suecia se propuso una enmienda adicional al inciso *b*) del artículo I por la cual se estipularía que las disposiciones del Convenio se seguirían aplicando pese a la ausencia, irregularidad o pérdida del documento que sirve como título para el transporte. En la respuesta de la República Federal de Alemania se expresaba que probablemente no sería necesario ampliar el alcance de las Reglas de La Haya a los contratos de transporte para los que no se hubiera emitido un conocimiento de embarque, debido a que éstos se emiten para prácticamente todos los transportes de mercancías por mar.

[23] *Op cit.*, párr. 189.

desde el buque hacia la costa durante las operaciones de carga y descarga. En ese informe se concluye que:

"Parece conveniente que se apliquen las Reglas a las operaciones de gabarraje cuando el porteador sea propietario de las barcazas o gabarras o las explote como parte de su contrato de transporte. En tal caso, podría modificarse en el inciso *d*) la definición de "buque" para incluir estas embarcaciones."

22. Esta sugerencia no sólo guarda relación con el tipo de embarcación al que se aplica el Convenio de Bruselas, sino también con la cuestión de si se aplica o no el Convenio durante las operaciones de carga y descarga. Esta cuestión se discutió detenidamente en el tercer período de sesiones del Grupo de Trabajo[24], que aprobó la siguiente revisión del inciso *e*) del artículo I, encaminada a precisar el período de aplicación del Convenio:

["Revisión del inciso *e*) del artículo I, "Transporte de mercancías"]

"i) "Transporte de mercancías" comprende el período durante el cual las mercancías están bajo custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.

"ii) Para los efectos del apartado i), se entenderá que las mercanías están bajo la custodia del porteador desde el momento en que éste las haya recibido hasta el momento en que las haya entregado:

"*a*) Poniéndolas en poder del consignatario; o

"*b*) En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías, poniéndolas a disposición del consignatario de conformidad con el contrato o con la ley o los usos aplicables en el puerto de descarga; o

"*c*) Poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quien, según la ley o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías.

"iii) La mención del porteador o del consignatario en los anteriores párrafos i) y ii) comprende también a los empleados, los agentes y otras personas que actúen según instrucciones del porteador o del consignatario, respectivamente"[25].

23. El Grupo de Trabajo quizás considere que con esta revisión, por la cual se extiende el alcance del Convenio al "período durante el cual las mercancías están bajo custodia del porteador", se resuelve cualquier ambigüedad en cuanto a si se aplica el Convenio a las barcazas o a las operaciones con gabarras realizadas por el porteador con arreglo a su contrato de transporte. En consecuencia, puede ser innecesario revisar la definición de "buque" que prevé el inciso *d*) del artículo I.

[24] Véase el informe del Grupo de Trabajo, tercer período de sesiones, 31 de enero a 11 de febrero de 1972 (A/CN.9/63), párrs. 11 a 21, Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV. Véase también Responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque, (A/CN.9/63/Add.1) (Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV, anexo). La cuestión de si el Convenio se aplica o no durante las operaciones de carga y descarga se discutió en relación con el problema más amplio del período durante el cual, con arreglo al Convenio de Bruselas, el porteador marítimo es responsable.

[25] Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional de transporte marítimo, informe sobre la labor realizada en su tercer período de sesiones, 31 de enero a 11 de febrero de 1972, *op. cit.*, párr. 14.

PARTE VI. ELIMINACION DE LAS CLAUSULAS NULAS DE LOS CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE

A. *Introducción*

1. En respuesta al programa de trabajo preparado en el cuarto período de sesiones de la CNUDMI[1], esta parte del informe se refiere a la "eliminación de las cláusulas nulas de los conocimientos de embarque".

2. La función más importante del Convenio de Bruselas es la de establecer requisitos básicos que los porteadores marítimos no puedan derogar en el contrato de transporte[2]. Este fin se logra en el inciso 8 del artículo 3, cuyo texto es el siguiente:

"Toda cláusula, convenio o acuerdo en un contrato de transporte, que exoneren al porteador o al buque de responsabilidad por pérdida o daño referentes a

[1] Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su cuarto período de sesiones (1971), *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo sexto período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8417), párr. 19, Anuario de la CNUDMI, vol. II: 1971, primera parte, II, A.

[2] En algunos otros convenios internacionales sobre transporte se prevén también artículos en los que se prohíben las "cláusulas nulas", en la forma siguiente:

El artículo 32 del Convenio de Varsovia (aire) estipula en parte:

"Son nulas todas las cláusulas del contrato de transporte de todos los convenios particulares anteriores al daño por las cuales las partes deroguen las reglas del presente Convenio, bien sea por una determinación de la ley aplicable o por una modificación de las reglas correspondientes . . ."

El artículo 41 de la Convención de Transporte por Carretera (CMR) estipula:

"1. Se considerará nula y sin valor toda estipulación que directa o indirectamente se oponga a lo dispuesto en esta Convención, a reserva de lo dispuesto en el artículo 40. La nulidad de esa estipulación no acarreará la nulidad de las demás disposiciones del contrato.

"2. En especial, se considerará nula y sin valor la cláusula de cesión del beneficio del seguro al porteador y cualquier otra semejante, o cualquier cláusula en que se modifique la carga de la prueba."

las mercancías que provengan de negligencia, falta o incumplimiento de los deberes y obligaciones señalados en este artículo, o que atenúen dicha responsabilidad en otra forma que no sea la determinada en el presente Convenio, serán nulos y sin efecto y se tendrán por no puestos. La cláusula de cesión del beneficio del seguro al porteador y cualquier otra cláusula semejante, se considerarán como exoneratorios de la responsabilidad del porteador."

3. Sin embargo, el mero establecimiento de una legislación internacional que invalide algunas cláusulas de los conocimientos de embarque, sin sanciones u otras medidas eficaces de control, no impide que los porteadores incluyan esas cláusulas, y parece que los conocimientos de embarque suelen contener disposiciones cuya nulidad es evidente y otras cuya validez, con arreglo al Convenio, es dudosa[3].

4. La inclusión de cláusulas nulas en los conocimientos de embarque causa incertidumbre entre los propietarios de la carga en cuanto a sus derechos y obligaciones. Su supresión "facilitaría el comercio, dado que su inclusión en los conocimientos tiene los siguientes efectos negativos: las cláusulas *a*): inducen a error a los propietarios de la carga y les hacen renunciar a ejercer una acción fundada; *b*) constituyen una excusa para prolongar las discusiones y negociaciones sobre unas reclamaciones que de otro modo se podrían resolver rápidamente; y *c*) fomentan la litigación innecesaria"[4].

5. En la mayoría de las respuestas de los gobiernos al cuestionario se confirma que el uso de cláusulas nulas por parte de los porteadores menoscaba los derechos de los cargadores y que es necesario adoptar medidas para impedir o prevenir que los porteadores continúen con esa práctica. Sin embargo, aunque algunos de los gobiernos que respondieron al cuestionario reconocen el problema tienen dudas acerca de si es factible adoptar una medida más eficaz que la prevista en el inciso 8 del artículo 3[5]. Un gobierno manifestó que el inciso 8 del artículo 3 proporcionaba una "interpretación demasiado restringida" puesto que tenía relación "solamente con las normas de responsabilidad"[6]. Los gobiernos de los países sugirieron que la mejor manera de enfocar el problema de las cláusulas nulas consistía en que "las personas y organizaciones que representen a los diversos sectores dedicados al transporte adoptaran medidas"[7].

6. En vista de estas respuestas y de las dificultades inherentes al tema, tal vez sea adecuado que el Grupo de Trabajo examine en esta etapa los principios básicos que deben regular la labor futura sobre la cuestión de las "cláusulas nulas".

B. *Criterios posibles*

7. Podrían examinarse diversos criterios para acometer este problema, sin que necesariamente sean los únicos:

a) Redactar las estipulaciones obligatorias del Convenio en la forma más clara y explícita posible.

b) Especificar en el texto mismo del Convenio que determinados géneros de cláusulas adolecen de nulidad.

c) Introducir sanciones con el objeto de penar el uso de cláusulas nulas.

d) Exigir que en los conocimientos de embarque sujetos al Convenio, se incluya una cláusula en la que se señale la nulidad, con arreglo al Convenio, de todo acuerdo que no se ajuste a las estipulaciones obligatorias de éste.

8. El criterio mencionado en el apartado *a*) *supra*, que consiste en redactar las estipulaciones obligatorias del Convenio en la forma más clara y explícita posible, puede ser útil para reducir al mínimo el efecto de las cláusulas nulas. Si en un conocimiento de embarque figura una cláusula que, con arreglo al Convenio, es manifiestamente nula, no es posible que se haga uso indebido de ella para persuadir al propietario de la carga a que deje de ejercer o transija una reclamación válida, al menos si el propietario de la carga conoce los derechos que le otorga el Convenio. (En el párrafo 13 *infra*, se examinarán los criterios sobre este último problema.) Uno de los objetivos expresados en las resoluciones de la UNCTAD y de la CNUDMI, y que ha abordado el Grupo de Trabajo mismo, es el de terminar con las ambigüedades a que dejan lugar el Convenio de Bruselas de 1924 y el Protocolo de 1968. El logro de este objetivo tiene importancia con relación al tema de las "cláusulas nulas".

9. Como se indicó en el inciso *b*) del párrafo 7, un posible criterio consistiría en especificar en el texto del Convenio que determinadas cláusulas adolecen de nulidad[8]. En el actual Convenio se utiliza este criterio, en la referencia concreta que en el inciso 8 del artículo 3 se hace a las cláusulas de "cesión del beneficio del seguro al porteador". (Véase párrafo 2 *supra*.) Tal vez sea posible dar preferencia a este criterio para calificar de nulas a las violaciones más flagrantes de las disposiciones del Convenio; las normas tácitas en la enumeración de las cláusulas nulas pueden también servir para que los principios del Convenio sean claros y explícitos.

---

[3] Dor, *Bill of Lading Clauses and the International Convention of 1924* (2d ed. 1960) pág. 41.

[4] *Conocimientos de embarque*, informe de la secretaría de la UNCTAD, TD/B/C.4/ISL/6/Rev.1 (Publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: E.72.II.D.2), párr. 295.

[5] Véase, por ejemplo, la respuesta del Gobierno de Australia. En la respuesta del Gobierno de Turquía se señala que la actual situación con respecto a las cláusulas nulas es satisfactoria.

[6] Véase la respuesta de Suecia en la que se propone que en el Convenio "se incluya una disposición general sobre la nulidad de las cláusulas de los conocimientos de embarque que, en forma directa o indirecta, se aparten de lo dispuesto en el Convenio".

[7] Véase, por ejemplo, la respuesta de Suecia. También el Gobierno de Noruega opinó que "las diversas organizaciones que se ocupan de la preparación de documentos modelo para el transporte de mercancías por mar deben estudiar seriamente los problemas conexos".

[8] Véase la sugerencia hecha al respecto por el profesor E. R. H. Hardy-Ivamy, en *"The carriage of goods by sea"*, en *Current Legal Problems*, Londres, 1960, págs. 216 y 217, citada en el informe de la Secretaría de la UNCTAD sobre conocimientos de embarque, párr. 298.

10. Quizá el Grupo de Trabajo desee también considerar algunas dificultades para calificar de "nulas" ciertas cláusulas concretas. Una dificultad básica consiste en que muchas cláusulas son "nulas" cuando se aplican en una situación de hecho determinada, pero son "válidas" cuando se aplican en otras situaciones[9]. Sólo se puede definir las circunstancias en las cuales una cláusula es nula mediante la formulación de una norma de fondo, lo que constituye un punto central de la tarea primordial del Grupo de Trabajo de revisar y aclarar las normas obligatorias del Convenio[10]. Además, si se consideraran nulas determinadas cláusulas actualmente en uso, es posible que los redactores de textos jurídicos elaboren una fraseología distinta para llegar a los mismos resultados y sostengan que estas nuevas cláusulas son válidas puesto que no están consideradas entre las cláusulas que el Convenio prohíbe expresamente[11].

11. El tercer criterio, o sea introducir sanciones con el objeto de penar el uso de cláusulas nulas, plantea la cuestión de si las sanciones se referirán: i) al uso de cláusulas expresamente prohibidas o ii) al uso de toda cláusula que se oponga a una disposición del Convenio. La primera posibilidad presentaría la dificultad de tener que establecer cláusulas específicas, tal como se examinó en el párrafo anterior. Con la segunda posibilidad —establecer sanciones para el uso de toda cláusula del contrato que pueda oponerse a una norma del Convenio— se tendría que tomar en cuenta el hecho de que no quedarían perfectamente definidos los efectos de las normas del Convenio, en algunas de sus aplicaciones. De esta manera, una norma general en este sentido podría llevar a establecer sanciones para los casos en que no se hubiera previsto una interpretación contraria al Convenio y, en algunos casos, podría impedir que se buscaran soluciones contractuales para los problemas planteados, cuando no estuviera claro el significado exacto de la norma del Convenio.

12. Es posible minimizar estas dificutades aplicando sanciones solamente en los casos en que el acuerdo viole "clara" o "manifiestamente" el Convenio; sin embargo, este criterio puede ser de difícil aplicación. Como alternativa, se podrían aminorar las dificultades que presentarían las sanciones a todas las cláusulas "nulas" si las sanciones aplicables fueran relativamente poco severas. Se podría estudiar una disposición que tomara como modelo el inciso 3 del artículo 7 de la Convención CMR, según el cual "el porteador responderá de todos los gastos, pérdidas y daños" dimanados de la inclusión de una cláusula nula (o "claramente" nula) en el contrato de transporte[12].

13. La posibilidad a que se hace referencia en el inciso *d*) del párrafo 7 *supra*, se ajusta a la opinión de que las cláusulas nulas dan lugar a un uso indebido especialmente cuando el propietario de la carga no conoce las disposiciones del Convenio que las invalidan. Es posible que algunos propietarios de la carga, especialmente los que no formen parte de algún importante establecimiento comercial, crean que se encuentran obligados por una disposición del contrato de transporte que les prohíba reclamar. Para poner en conocimiento de los derechos a esas personas se puede examinar una disposición con arreglo a la cual, en los contratos de transporte que se celebren según el Convenio, se debe expresar que no producirá efectos ninguna disposición del contrato que sea contraria al Convenio[13].

14. Este "requisito" no tendría sentido a menos que se penara la no inclusión en el contrato de transporte de esa disposición. Parecería difícil excusarse de incluir en el contrato de transporte esa declaración. En consecuencia, sería adecuado seguir el modelo del artículo 9 de la Convención de Varsovia de 1929, según el cual, si la carta de transporte aéreo no contiene todas las menciones indicadas en el artículo 8 (inclusive "una indicación de que el transporte está sujeto al régimen de la responsabilidad estipulado por el presente Convenio"), "el transportador no tendrá derecho a acogerse a las disposiciones de este Convenio que excluyan o limiten su responsabilidad".

15. Con el requisito de que en el contrato de transporte se advierta al propietario de la carga la protección que le suministra el Convenio (párrafo 13 *supra*) probablemente no se ayudaría mucho a reducir al mínimo el uso indebido de las cláusulas nulas. Pero este enfoque mínimo del problema puede ser digno de atención si el Grupo de Trabajo decide que no hay otras medidas posibles.

---

[9] En el informe de la secretaría de la UNCTAD sobre "Conocimientos de embarque" se da un ejemplo en el párr. 296 y en la nota 290. Se observa allí que la cláusula por la cual se estipula que el flete se pagará "aunque se pierdan el buque y/o las mercancías" es nula cuando el porteador es legalmente responsable por las pérdidas, pero es válida en el caso contrario.

[10] Se puede aducir que la referencia que se hace en el inciso 8 del artículo 3 a las cláusulas de cesión de beneficio del seguro demuestra que generalmente es factible calificar de nulas a determinadas cláusulas. Por otra parte, puede que esta disposición no sea característica. En primer lugar, la cuestión de la "cesión del beneficio del seguro" es más concreta que la mayoría de los demás. En segundo lugar, es posible que una norma de fondo en el sentido de que el cargador tiene derecho a retener lo que recibe por concepto de seguro, no esté protegida de una disposición contractual en contrario, puesto que, con arreglo a la redacción actual del inciso 8 del artículo 3 del Convenio de Bruselas, es posible que no se califique a ese contrato de "cláusula que *exonere* al porteador *de responsabilidad*". En esencia, este es un problema relativo a la redacción y alcance del inciso 8 del artículo 3 al que se puede considerar en un estudio o revisión general del Convenio.

[11] En las respuestas de los Gobiernos de la República Federal de Alemania y de la URSS se indicaba que no era práctico el intento de determinar las cláusulas que son nulas. En otras respuestas se planteaban dudas en general en cuanto a la posibilidad de adoptar medidas concretas para ocuparse de las cláusulas nulas.

[12] Una de las ventajas de una norma basada en el Convenio CMR consiste en que con la relación causal entre la cláusula nula y la pérdida resultante se impediría que se adujera que las sanciones no tendrían validez en alguna situación improbable o hipotética. La pérdida del derecho a acogerse a la limitación de responsabilidad, estipulada en el artículo 9 del Convenio de Varsovia, no prevé esta relación causal y podría ser excesivamente severa para las situaciones en que cupieran dudas acerca de la nulidad de la cláusula del contrato.

[13] Es posible que en esta declaración se subraye la posible nulidad de las disposiciones contractuales con mayor claridad que en el artículo 6 1) del Convenio CMR, por el cual se exige que la carta de porte incluya "una declaración de que, pese a cualquier cláusula en contrario, *el transporte está sometido a las disposiciones de este Convenio*".

5. *Informe del Grupo de Trabajo sobre la Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo acerca de la labor realizada en su quinto período de sesiones (Nueva York, 5 a 16 de febrero de 1973) (A/CN/9/76)**

INDICE

	Párrafos
INTRODUCCIÓN	1–8
I. LIMITACIÓN UNITARIA DE RESPONSABILIDAD	9–29
A. Introducción	9–15
B. Examen por el Grupo de Trabajo	16–25
C. Informe del Grupo de Redacción	26–29
D. Examen del informe del Grupo de Redacción	27–29
II. TRANSBORDO	30–44
A. Introducción	30–32
B. Examen por el Grupo de Trabajo	33–37
C. Informe del Grupo de Redacción	38
D. Examen del informe del Grupo de Redacción	39–44
III. CAMBIO DE RUTA	45–55
A. Introducción	45–49
B. Examen por el Grupo de Trabajo	50–53
C. Informe del Grupo de Redacción	54
D. Examen del informe del Grupo de Redacción	55
IV. EL PLAZO DE PRESCRIPCIÓN	56–72
A. Introducción	56–57
B. Examen por el Grupo de Trabajo	58–64
C. Informe del Grupo de Redacción	65
D. Examen del informe del Grupo de Redacción	66–72
V. LABOR FUTURA	73–78

Introducción

1. El Grupo de Trabajo sobre la Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo fue creado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) en su segundo período de sesiones, celebrado en marzo de 1969. El Grupo de Trabajo fue ampliado por la Comisión en su cuarto período de sesiones y actualmente está integrado por los siguientes 21 miembros de la Comisión: Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Chile, Egipto, España, Estados Unidos de América, Francia, Ghana, Hungría, India, Japón, Nigeria, Noruega, Polonia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Unida de Tanzania, Singapur, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y Zaire.

2. En su tercer período de sesiones[1], el Grupo de Trabajo decidió dedicar el quinto período de sesiones a un examen de los temas enumerados en la resolución aprobada por la CNUDMI en su cuarto período de sesiones que no habían sido aún estudiados por el Grupo de Trabajo, en su cuarto período de sesiones[2]. Estos temas eran: 1) limitación unitaria de responsabilidad, 2) transbordo, 3) cambio de ruta, 4) plazo de prescripción, 5) definiciones del artículo 1 del convenio, y 6) eliminación de las cláusulas nulas de los conocimientos de embarque.

3. El Grupo de Trabajo celebró su quinto período de sesiones en Nueva York, del 5 al 16 de febrero de 1973.

4. Diecisiete miembros del Grupo de Trabajo estuvieron representados en el período de sesiones[3]. Asistieron también al período de sesiones los siguientes miembros de la Comisión: Guyana e Irán, y observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales: la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), la Cámara de Comercio Internacional, la Cámara Internacional de Navegación Marítima, el Comité Marítimo Internacional y la Unión Internacional de Seguros de Transportes.

5. El Grupo de Trabajo eligió por aclamación la siguiente Mesa:

Presidente: Sr. José Domingo Ray (Argentina).

Vicepresidente: Sr. Stanislaw Suchorzewski (Polonia).

Relator: Sr. L. H. Khoo (Singapur).

6. El Grupo de Trabajo dispuso de los siguientes documentos:

1) Programa Provisional y anotaciones (A/CN.9/WG.III/R.2).

2) "Memorando sobre la estructura de un posible nuevo convenio sobre transporte de mercancías por mar", presentado por la delegación de Noruega (A/CN.9/WG.III/WP.9).

3) Informe del Secretario General titulado "Segundo informe sobre la responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque" (limitación unitaria de responsabilidad;

* 28 de febrero de 1973.

[1] Informe del Grupo de Trabajo sobre la Reglamentación Internacional de Transporte Marítimo sobre la labor realizada en su tercer período de sesiones, celebrado en Ginebra del 31 de enero al 11 de febrero de 1972 (A/CN.9/63; Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV) (citado aquí como Grupo de Trabajo (informe sobre el tercer período de sesiones).

[2] Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su cuarto período de sesiones (1971), *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo sexto período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8417), párr. 19, Anuario de la CNUDMI, vol. II: 1971, primera parte, II, A (citado aquí como CNUDMI, informe sobre el cuarto período de sesiones (1971)), Informe del Grupo de Trabajo sobre la Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo sobre la labor realizada en su cuarto período (extraordinario) de sesiones, celebrado en Ginebra del 25 de septiembre al 6 de octubre de 1972 (A/CN.9/74, reproducido en el presente volumen, segunda parte, IV, 1 *supra*) (citado en el presente informe como Grupo de Trabajo, informe sobre el cuarto período de sesiones).

[3] Todos los miembros del Grupo de Trabajo estuvieron representados en el período de sesiones con excepción de Chile, España, Ghana y Zaire.

transbordo; cambio de ruta; plazo de prescripción, definiciones, cláusulas nulas) (A/CN.9/WG.III/WP.10, vols. I a III)*.

4) Respuestas de los gobiernos y de las organizaciones internacionales al segundo cuestionario sobre responsibilidad de los porteadores por pérdida de las mercaderías o daños a éstas en el contexto de los conocimientos de embarque (A/CN.9/WG.III/WP.10/Add.1 y Add.2).

5) Informe del Secretario General titulado "Determinación de problemas en materia de conocimientos de embarque marítimos cuyo estudio podría profundizarse" (A/CN.9/WG.III/R.1).

7. El Grupo de Trabajo aprobó el siguiente programa:

1. Apertura del período de sesiones.
2. Elección de la Mesa.
3. Aprobación del programa.
4. Examen de los temas de fondo elegidos por el Grupo de Trabajo en sus períodos de sesiones tercero y cuarto para tratarlos en el quinto período de sesiones.
5. Trabajos futuros.
6. Aprobación del informe.

8. El Grupo de Trabajo decidió utilizar el informe del Secretario General titulado "Segundo informe sobre la responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque" (llamado en adelante "Segundo informe del Secretario General (A/CN.9/WG.III/WP.10, vols. I a III)) como documento de trabajo. En ese informe el Secretario General examinaba los siguientes temas: limitación unitaria de responsibilidad (parte I); transbordo (parte II); cambio de ruta (parte III); el plazo de prescripción (parte IV); definiciones del artículo 1 del Convenio (parte V); eliminación de las cláusulas nulas de los conocimientos de embarque (parte VI). El informe del Secretario General se agrega al presente informe en una adición (A/CN.9/76/Add.1)*.

I. Limitación unitaria de responsabilidad

A. Introducción

9. Entre los temas que decidió estudiar la Comisión figura el de la "limitación unitaria de responsabilidad". Este punto fue examinado en la parte I del segundo informe del Secretario General (A/CN.9/76/Add. 1)*. Atendiendo a las sugerencias formuladas en el cuarto período de sesiones del Grupo de Trabajo, el informe se refería principalmente a la estructura y enfoque de las normas sobre limitación de la responsabilidad, a diferencia de la cuantía monetaria de las limitaciones.

10. Como se señaló en el informe, el párrafo 5 del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924 establecía un límite máximo a la responsabilidad del porteador o buque de 100 libras esterlinas "por bulto o unidad"[4]. El Protocolo de Bruselas de 1968 reemplazaría esa norma única por una norma doble. Con arreglo al inciso *a*) del artículo 2 del Protocolo, el límite de responsabilidad era o bien: 1) 10.000 francos "por bulto o unidad" o 2) 30 francos "por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas", siendo aplicable el límite más elevado[5]. Se señaló que la primera de estas normas se aplicaba a los bultos o unidades relativamente livianos; si un bulto o unidad pesaba 334 kilos o más, la segunda norma daba el límite más elevado (y, por consiguiente, el aplicable).

11. En el informe (parte I, párrafos 12 a 31) se trataban problemas de interpretación planteados por la norma "por bulto o unidad" y se exponían tres variantes en relación con esos problemas. Con arreglo a la variante I (*id.* párrafo 23), cuando las mercancías no fueran transportadas en un "bulto" (por ejemplo, cargas a granel), la norma aplicable sería la "unidad de flete". En el informe (*id.* párrafo 24) se analizaban los problemas de interpretación que podría plantear la norma de la "unidad de flete" y en las variantes II-A y II-B se daban textos conforme a los cuales no sería aplicable esta norma: el texto sugerido en la variante II-A era "por bulto u otra unidad de carga" y en la variante II-B "por unidad de embarque".

12. También se trataban en el informe algunos problemas que planteaba la norma "por bulto o unidad" en el transporte en contenedores. La cuestión fundamental era de si el contenedor constituía un solo bulto o unidad, independientemente de los artículos que fueran en su interior, o si cada artículo de carga en el interior del contenedor constituía un bulto o unidad (*id.* párrafo 18). Se señaló especialmente el inciso *c*) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas que dice lo siguiente:

> "*c*) Cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o cualquier dispositivo similar, todo bulto o unidad que según el conocimiento vaya embalado en tal dispositivo se considerará como un bulto o una unidad a los efectos de este párrafo. Fuera de este caso, tal dispositivo se considerará como el bulto o unidad."

13. En relación con el inciso *c*) del artículo 2, se señaló en el informe la cuestión de si el propio contenedor, en caso de ser proporcionado por el cargador, constituiría otro bulto o unidad, de suerte que el límite de responsabilidad se vería aumentado cuando dicho contenedor resultase dañado o perdido durante el transporte. Se presentó un proyecto de enmienda para aclarar esa cuestión. (Informe, parte I, párr. 20.)

14. El informe se refería también especialmente a las propuestas de que no se emplease la norma "por bulto o unidad" para limitar la responsabilidad; según esas propuestas, la norma única debía ser la del peso ("_____ francos por kilogramo").

15. También se destacaron los problemas de interpretación que podrían plantearse conforme a la disposición del Protocolo de Bruselas que prescribía un

* Reproducido en el presente volumen, segunda parte, IV, 4 *supra*.

[4] Convenio Internacional para la unificación de ciertas normas relativas a los conocimientos de embarque (Sociedad de las Naciones, *Treaty Series*, vol. CXX, pág. 157, No. 2764), reproducido en el *Registro de textos de convenciones y otros instrumentos relativos al derecho mercantil internacional*, vol. II, cap. II, 1 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.73.V.3).

[5] Protocolo para modificar el Convenio Internacional para la unificación de ciertas normas relativas a los conocimientos de embarque, aprobado en febrero de 1968, reproducido en el *Registro de textos de convenciones y otros instrumentos relativos al derecho mercantil internacional*, vol. II, cap. II, 1 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.73.V.3).

límite monetario "por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas". Se sugirió que tal vez fuera útil establecer una distinción entre 1) *pérdida* total o parcial de las mercancías y 2) *daño* a las mercancías; un proyecto de disposición a este efecto, basado en las disposiciones del Convenio Internacional referente al transporte de mercaderías por ferrocarril (Convenio CIM)[6], y de la Convención sobre el contrato de transporte internacional de mercaderías por carretera (Convención CMR)[7], figuraba en el informe (variante III-B, informe, parte I, párrafo 38). Se señaló que una aclaración de este tenor podría ser útil independientemente de que la norma basada en el peso de las mercancías fuera la norma única o formase parte de una norma doble.

B. Examen por el Grupo de Trabajo

1. *La norma fundamental de limitación de la responsabilidad*

16. El Grupo de Trabajo consideró los criterios adoptados en las propuestas de variante que figuraban en el informe del Secretario General. Hubo acuerdo general en que cualquier sistema para determinar el límite máximo de responsabilidad de los porteadores debía incluir una norma basada en el peso (____ francos por kilogramo). Varios representantes preferían que se adoptara el peso como norma única para la limitación de la responsabilidad del porteador. Un representante señaló que sería aceptable o bien un sistema basado en el peso únicamente o bien un sistema basado en el peso y en los bultos o unidades como el previsto en el inciso a) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas de 1968.

17. Los representantes que eran partidarios del peso como norma única para determinar el límite de responsabilidad del porteador señalaron que el sistema de limitación adoptado debía ser simple y claro para que no diese lugar a controversias. Desde ese punto de vista, la norma "por bulto o unidad" del Convenio de Bruselas de 1924 no había resultado satisfactoria y, además, había sido interpretada en diversas formas. A esto se sumaba que, como cada vez se recurría más al transporte combinado, las normas de limitación para los porteadores marítimos debían estar en armonía con el sistema de limitación por peso utilizado en otras esferas del transporte. Uno de esos representantes dijo que se carecía de experiencia respecto del sistema dual porque el Protocolo de Bruselas de 1968 no había entrado en vigor, mientras que el sistema que sólo tenía en cuenta el peso había funcionado bien en otras esferas del transporte y no había dado lugar a muchos litigios; en cambio, la limitación por bulto o unidad había causado dificultades en la práctica, y daba origen a litigios. Ese representante tambien señaló la injusticia del sistema dual, que se concentraba en el tamaño y forma de las mercancías más bien que en su cantidad o valor. Se sugirió que con arreglo a una norma única de peso podía resolverse el problema de las mercancías de elevado valor y poco peso, estableciendo un límite mínimo concreto de responsabilidad.

18. Sin embargo, la mayoría de los representantes eran partidarios de que se mantuviese el sistema dual consagrado en el inciso *a*) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas de 1968. Esos representantes señalaron que dicho sistema tenía la ventaja de la flexibilidad en cuanto tenía en cuenta los bultos relativamente livianos pero de considerable valor: un sistema único basado sólo en el peso podría funcionar en perjuicio del cargador cuando se tratara de una carga de elevado valor y poco peso. Además, dicho sistema haría necesario declarar el peso de cada bulto embarcado.

2. *Disposición relativa a los contenedores*

19. Una cuestión relacionada con el límite de responsabilidad "por bulto o unidad" era la del efecto de la agrupación de bultos en un contenedor. Hubo acuerdo general en que si el sistema de limitación de responsabilidad incluía la norma "por bulto o unidad", dicha norma debía ser completada por una disposición sobre los contenedores, con arreglo a las líneas generales del inciso *c*) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas de 1968 (citado en el párrafo 12 *supra*).

20. Un representante propuso, en relación con los contenedores, una disposición según la cual sólo sería aplicable la norma del peso cuando el cargador (a diferencia del porteador) hubiera embalado el contenedor. Otros representantes que preferían el sistema dual dijeron que esa disposición sería incompatible con dicho sistema, y se sugirió que esta propuesta discriminaría contra los usuarios que embalaban los contenedores, a menudo alentados a ello por los porteadores.

3. *Otros asuntos*

21. El Grupo de Trabajo examinó la cuestión de si las normas sobre limitación de responsabilidad se aplicarían a los empleados y agentes del porteador. El Grupo de Trabajo apoyó en general la adopción de una norma basada en el párrafo 2) del artículo 3 del Protocolo de Bruselas de 1968, con arreglo a la cual el empleado o agente podía prevalerse de los mismos límites de responsabilidad que el porteador.

22. El Grupo de Trabajo debatió también la cuestión de si las limitaciones de la responsabilidad debían eliminarse respecto de los daños causados intencional o temerariamente, o por otros actos dolosos. Uno de los problemas era el de si el dolo de los agentes o empleados del porteador debía dejar sin efecto la limitación de la responsabilidad aplicable al porteador. Varios representantes consideraban que el porteador debía ser plenamente responsable por esa conducta de sus empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones; se sugirió que cualquier otra norma sería difícil de aplicar porque los porteadores modernos realizaban la mayor parte de sus actividades por conducto de agentes y empleados. En cambio varios representantes estimaban que la limitación de la responsabilidad aplicable al porteador no debía quedar sin efecto debido a los actos de los agentes o empleados del porteador. Aunque muchos tipos de actos dolosos (como el hurto) no serían cometidos por los empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones y en el contexto del dolo, el criterio del "ejercicio de las funciones" era difícil de aplicar. En cuanto al hurto, algunos representantes consideraban que podía ser

[6] Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 241, No. 3442.
[7] Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 399, No. 3742.

cometido en el "ejercicio de las funciones" de un empleado o agente.

23. El Grupo de Trabajo discutió las diferencias entre la conducta intencional y la conducta temeraria. Algunos representantes señalaron que ambos tipos de conducta del porteador o sus empleados o agentes debían privar al porteador de la protección de las disposiciones sobre limitación de responsabilidad. Otros representantes eran partidarios de limitar la eliminación del límite a los casos de conducta intencional o dolo, alegando que una norma relativa a la conducta "temeraria" era vaga y difícil de aplicar.

24. Se sugirió que otro método posible para tratar esta cuestión sería elevar el límite de limitación y suprimir toda disposición que se refiriera a la eliminación del límite. Se señaló que la aceptación de dicha propuesta de una limitación "inquebrantable" dependería de la suma establecida como límite máximo.

25. El Grupo de Trabajo consideró también las consecuencias de las declaraciones falsas del cargador acerca de la naturaleza y el valor de las mercancías en relación con el inciso *h*) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas de 1968, que dispone que el porteador no será responsable por las mercaderías perdidas o dañadas si en el conocimiento de embarque el cargador ha hecho a sabiendas una declaración falsa de su naturaleza o de su valor. Se señaló que si esa norma se aplicase literalmente resultaría demasiado severa porque eximiría al porteador de responsabilidad por toda culpa propia. Se sugirió que una interpretación correcta de la norma sería que dicha declaración falsa del cargador tendría meramente el efecto de invalidar la declaración del cargador sobre la naturaleza y valor de las mercancías. Se sugirió además que las normas de derecho nacional podrían ser adecuadas para este fin.

C. Informe del Grupo de Redacción

26. El Grupo de Trabajo, tras examinar diversos enfoques de la limitación de responsabilidad del porteador, decidió crear un Grupo de Redacción para que preparase disposiciones sobre este tema así como sobre otros que iban a ser examinados en el quinto período de sesiones[8]. El informe del Grupo de Redacción sobre la limitación de responsabilidad del porteador, junto con dos enmiendas del Grupo de Trabajo[9] al texto del proyecto de disposiciones propuesto, se reproduce a continuación:

Parte I del informe del Grupo de Redacción: limitación unitaria de responsabilidad

1. El proyecto que figura a continuación está concebido para aplicar las decisiones siguientes del Grupo de Trabajo:

a) El Grupo de Trabajo decidió mantener el sistema doble de limitación de responsabilidad, adoptado en el artículo 2 el Protocolo de Bruselas de 1968, por el que el límite de la responsabilidad del porteador se fijaba sobre la base de una cantidad determinada: 1) por bulto o unidad, o 2) por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, siendo aplicable el límite más elevado.

b) El Grupo de Trabajo acordó que en el Convenio se debería tener en cuenta el uso de contenedores y, en consecuencia, decidió mantener el principio fijado en el inciso *c*) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas de 1968 por el que se dio efecto a la enumeración en el conocimiento de embarque de los bultos o unidades embalados en el contenedor. El Grupo de Trabajo también decidió que un dispositivo de transporte, tal como un contenedor, cuando hubiera sido suministrado por el cargador, se consideraría un bulto separado; esta norma se debía seguir independientemente de que se hubieran enumerado los bultos o unidades en el conocimiento de embarque.

2. Para lograr estos objetivos el Grupo de Redacción recomienda el siguiente texto:

Artículo A

1. La responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercaderías estará limitada a una suma equivalente a ____ francos por bulto u otra unidad de carga transportada o a ____ francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas si esta cantidad es mayor.

2. A los efectos de calcular cuál cantidad es mayor de conformidad con el párrafo 1, se aplicarán las siguientes normas:

a) Cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o cualquier dispositivo similar de transporte, todo bulto o unidad que según el conocimiento vaya embalado en tal dispositivo se considerará como un bulto o una unidad. Fuera de este caso, las mercancías embaladas en tal dispositivo se considerarán como una unidad de carga transportada.

b) En los casos en que el propio dispositivo se haya perdido o dañado, dicho dispositivo, cuando haya sido suministrado por el cargador, será considerado una unidad aparte de carga transportada.

3. Por "franco" se entenderá una unidad compuesta de 65,5 miligramos de oro de ley de 900 milésimas.

4. La suma a que se refiere el párrafo 1 del presente artículo se convertirá a la moneda nacional del Estado del tribunal o del tribunal arbitral que entienda en la causa sobre la base del valor oficial de esa moneda con respecto a la unidad definida en el párrafo 3 del presente artículo en la fecha de la sentencia o laudo. Si no hay tal valor oficial, la autoridad competente del Estado interesado determinará cuál será considerado el valor oficial a los efectos de la presente Convención.

[5. Por convenio entre el porteador y el cargador, podrá fijarse un límite de responsabilidad superior al establecido en el párrafo 1.]

Artículo B

1. Las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad establecidas en el presente Convenio serán aplicables a toda acción contra el porteador para la indemnización de las pérdidas o daños (o retraso) de las mercancías que sean objeto de un contrato de transporte, se funde la acción en responsabilidad contractual o en responsabilidad extracontractual.

2. Si se ejerce tal acción contra un empleado o agente del porteador, tal empleado o agente podrá prevalerse de las

[8] El Grupo de Redacción estuvo compuesto por los representantes de Argentina, Estados Unidos de América, Francia, India, Japón, Nigeria, Noruega, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Unida de Tanzania y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas. El Grupo de Redacción eligió Presidente al Sr. E. Chr. Selvig (Noruega).

[9] Las enmiendas hechas por el Grupo de Trabajo son las siguientes: *a*) la disposición que figuraba originalmente como párrafo 5 del artículo A pasó a ser artículo C; por consiguiente, el párrafo 6 del artículo A pasó a ser el párrafo 5; *b*) se suprimieron los corchetes del párrafo 1 del artículos B. El uso de tales corchetes se explica en el párrafo 12 del informe del Grupo de Redacción. El Grupo de Trabajo decidió también suprimir las siguientes palabras que formaban inicialmente la segunda frase del párrafo 3 del artículo B: "No obstante, el porteador o cualquiera de esas personas, deberá pagar una indemnización adicional de acuerdo con lo dispuesto en el párrafo [5] del artículo [A]" (actual artículo C).

exoneraciones y limitaciones de responsabilidad que el porteador pueda invocar conforme al presente Convenio si demuestra que actuó en el ejercicio de sus funciones.

3. El total de las cantidades que hayan de pagar el porteador o cualquier persona de las mencionadas en el párrafo anterior no excederá los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.

Artículo C

El porteador no tendrá derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad prevista en el párrafo 1 del artículo A si se demuestra que los daños han sido causados por un acto doloso del porteador, o de alguno de sus empleados o agentes en el ejercicio de sus funciones. El empleado o agente del porteador tampoco tendrá derecho a beneficiarse de esa limitación de responsabilidad con respecto a los daños causados por un acto doloso de su parte.

Notas sobre el proyecto de disposiciones propuesto

3. Por lo que respecta al párrafo 1 del artículo A, el Grupo de Redacción ha considerado la posibilidad de redactar un texto más detallado encaminado a hacer una distinción clara entre la responsabilidad por 1) pérdida total o parcial y 2) daño de todas las mercancías o de parte de ellas. No obstante, se ha decidido que este texto es suficiente y que con una redacción más detallada no se mejoraría el texto del Protocolo de Bruselas.

4. El párrafo 2 del artículo A sirve como otra definición de las opciones expuestas en el párrafo 1 con respecto a "bulto u otra unidad de carga transportada" y no excluye el recurso a la opción basada en el peso bruto. Este párrafo comprende el principal objetivo del inciso *c*) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas de 1968, es decir, evitar la disminución de la responsabilidad del porteador, cuando bultos distintos están embalados en contenedores. En este párrafo se dispone también que cuando el propio contenedor se haya perdido o dañado, el contenedor, cuando no sea propiedad del cargador o haya sido suministrado por éste, se considerará como una unidad aparte.

5. Los representantes de Nigeria y Noruega reservaron su posición con respecto a los párrafos 1 y 2 del artículo A y propusieron que se reemplazaran estos párrafos por la disposición siguiente:

"La responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías estará limitada a una suma equivalente a [. . .] francos por kilogramo de peso bruto de las mercaderías perdidas o dañadas."

6. El párrafo 3 del artículo A del proyecto propuesto sigue el texto de la primera frase del inciso *d*) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas de 1968.

7. El párrafo 4 del artículo A trata de cuestiones que figuran en la segunda frase del inciso *d*) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas de 1968. El Grupo de Redacción observó que en el Protocolo de Bruselas la fecha de conversión de la cantidad concedida se dejaba al arbitrio del tribunal que conociera del caso. Con miras a mantener la uniformidad, el proyecto propuesto dispone que la conversión se realizará en la fecha en que se dicte el fallo o la sentencia arbitral. El proyecto se refiere también a la conversión, a la moneda del Estados del tribunal o del tribunal arbitral que conozca del caso, sobre la base del valor oficial de esa moneda. Un representante ha reservado su posición con respecto a la inclusión en el concepto de un valor oficial de esa moneda como base para la conversión.

8. El Grupo de Redacción ha considerado la posibilidad de incluir una disposición referente a la fecha para convertir a moneda nacional, en los casos en que las partes resuelvan sus diferencias sin recurrir a litigio judicial o a arbitraje. El Grupo de Redacción no aprobó este enfoque. A este respecto, se señala que criterio seguido por el Grupo de Redacción, al referirse sólo a situaciones de litigio judicial o arbitraje, adopta modalidades similares a las de otras convenciones en esta esfera.

9. El párrafo 5 del artículo A dispone que el porteador y el cargador podrán, de común acuerdo, aumentar el límite de la responsabilidad del porteador. Este párrafo recoge el contenido de la primera parte del inciso *a*) del artículo 2 y el inciso *g*) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas. Esta disposición figura entre corchetes debido a que esa redacción puede no ser necesaria en vista de la norma general sobre el derecho del porteador a aceptar un aumento de su responsabilidad, consignada en el artículo 5 del Convenio de Bruselas de 1924. Sin embargo, esta redacción entre corchetes se ha incluido en esta etapa en espera de lo que se decida sobre las disposiciones generales relativas al derecho del porteador a aumentar su responsabilidad.

10. El Grupo de Redacción ha llegado a la conclusión de que no es necesario establecer una norma sobre el valor probatorio de una declaración u otro acuerdo para fijar el valor de las mercancías (inciso *f*) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas).

11. El Grupo de Redacción ha considerado también la posibilidad de mantener una norma como la que figura en el inciso *h*) del artículo 2 del Protocolo de Bruselas que dice: "Ni el porteador ni el buque serán en ningún caso responsables de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas si en el conocimiento el cargador ha hecho a sabiendas una declaración falsa de su naturaleza o de su valor." El Grupo de Redacción ha considerado que una disposición como la del inciso *h*) del artículo 2 del Protocolo podría interpretarse en el sentido de que el cargador que ha hecho a sabiendas una declaración falsa de la naturaleza o del valor de las mercancías no puede recuperar ninguna parte de su pérdida aún si ésta dimanara de culpa del porteador. A este respecto, el Grupo de Redacción ha llegado a la conclusión de que este problema está previsto en las normas generales del derecho de cada país, lo que restaría importancia a los acuerdos sobre un mayor valor con motivo de una declaración falsa.

12. El párrafo 1 del artículo B del proyecto figura entre corchetes porque el Grupo de Trabajo no lo consideró y, por lo tanto, el examen de la norma incluida en él no figuraba en el mandato del Grupo de Redacción. Esta disposición es parte integrante del párrafo 1 del artículo 3 del Protocolo de Bruselas y se convino en que debía incluirse provisionalmente para presentar un proyecto de texto lo más completo posible[10].

13. El párrafo 2 del artículo B del proyecto se basa en general en el párrafo 2 del artículo 3 del Protocolo de Bruselas de 1968. Sin embargo, incorpora una redacción en armonía con la del artículo C de este proyecto, en cuanto a que el empleado o agente tiene derecho a invocar la limitación de responsabilidad sólo si prueba que ha actuado en el ejercicio de sus funciones.

14. El párrafo 3 del artículo B recoge el fondo del párrafo 3 del artículo 3 del Protocolo de Bruselas de 1968.

15. El artículo C responde a los problemas relativos a las circunstancias en que no se aplica la limitación de la responsabilidad. Este artículo difiere del inciso *e*) del artículo 2 del párrafo 4 del artículo 3 del Protocolo de Bruselas de 1968 en que, según la disposición del artículo C, el porteador no puede limitar su responsabilidad por los actos de sus empleados y agentes cuando esos actos sean dolosos. Se ha convenido en utilizar el concepto de "dolo" por estimarlo la fórmula de conciliación más aceptable al fijar la norma para medir el tipo de actividad que excluiría la limitación de la responsabilidad.

D. Examen del informe del Grupo de Redacción

27. El Grupo de Trabajo examinó el informe del Grupo de Redacción que acabamos de citar[11]. Una

[10] Véase la nota 9 *supra*.
[11] Véase la nota 9 *supra*.

mayoría del Grupo de Trabajo aprobó el informe, incluido el proyecto de disposiciones propuesto.

28. Respecto de varios párrafos de dicho proyecto de disposiciones se hicieron los comentarios, propuestas y reservas siguientes:

a) Con respecto al párrafo 2 del artículo A un representante formuló reservas y propuso el siguiente texto como alternativa:

"No obstante lo dispuesto en el párrafo 1, cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o cualquier dispositivo similar de transporte, no se utilizará la suma por bulto u otra unidad de carga transportada mencionada en el párrafo 1 como base para limitar la responsabilidad del porteador o de sus empleados o agentes, o del buque."

b) Respecto del párrafo 4 del artículo A, un representante reservó su posición y declaró que tal disposición ocasionaría muchos litigios ya que deja amplio margen para controversias. Este representante señaló en particular que dicha disposición no preveía una conversión general a una moneda nacional como sucedía con la Convención de Varsovia y otras convenciones;

c) Varios representantes formularon reservas respecto del artículo C. Se indicó que esta disposición causaría muchas complicaciones y que era injusta para el porteador debido a su responsabilidad subsidiaria por la conducta dolosa de sus empleados y agentes. Varios representantes dijeron que preferían el criterio adoptado en los artículos 2 *e*) y 3 4) del Protocolo de Bruselas de 1968. Los observadores de las organizaciones internacionales no gubernamentales, apoyando la retención de las disposiciones del Protocolo de Bruselas de 1968, indicaron que las palabras "en el ejercicio de sus funciones" causarían graves dificultades de interpretación, ocasionando de esta forma muchos litigios. Eran también de la opinión de que la disposición propuesta iba contra la tendencia moderna a favor de establecer límites máximos, y además produciría una subida de las pólizas de seguro pagadas en la actualidad. Se señaló que esa disposición era consecuencia de las negociaciones del Grupo de Redacción mencionadas en su informe sobre este tema. Dos representantes estimaban que este artículo podría ser innecesario si finalmente se establecía en el artículo A un límite de responsabilidad suficientemente alto; no obstante, uno de esos representantes se declaró en desacuerdo con las conclusiones de los citados observadores en cuanto a la subida de las pólizas de seguro. Otro representante opinaba que este artículo debería limitarse al daño doloso. Sin embargo, el Grupo de Trabajo se declaró en general a favor de este artículo como adecuada solución de transacción.

29. Un representante, apoyado por otro, propuso que se agregasen tres nuevos párrafos al artículo A del proyecto de disposiciones propuesto. Esa adición diría lo siguiente:

"6. Cuando el cargador haya declarado el valor de las mercancías antes de que hayan sido recibidas por el porteador y especificadas en el conocimiento de embarque, no se aplicarán los límites de responsabilidad previstos en el párrafo 1, y tal declaración incorporada en el conocimiento de embarque constituirá una prueba *prima facie* del valor de las mercancías.

"7. Si el cargador ha fijado a sabiendas en el conocimiento de embarque un valor que es considerablemente superior al valor real de las mercancías, el porteador no responderá de la pérdida o daños causados a las mercancías.

"8. A menos que el cargador haya declarado por escrito el carácter (o descripción) exactos del valor de las mercancías antes de que las reciba el porteador, éste no responderá de cualesquiera pérdida o daños causados a las mismas."

El representante que la presentó dijo que esta propuesta establecería los principios generales necesarios sobre la declaración de valor hecha por el cargador y que tenía por objeto impedir que éste hiciese intencionalmente declaraciones falsas. En cambio, todos los demás representantes que hablaron se opusieron a la inclusión de esos párrafos. Se dijo que causarían problemas en vez de resolverlos. Se señaló también que la cuestión de las declaraciones falsas hechas por el cargador, tales como la declaración falsa sobre el valor de las mercancías, debía dejarse al derecho nacional. Un representante declaró que se oponía a esos párrafos porque, a su juicio, contenían disposiciones de carácter esencialmente penal. Se señaló también que el Grupo de Redacción había examinado cuidadosamente la inclusión de tales disposiciones pero que las había rechazado (párrafos 10 y 11 de la parte I del informe del Grupo de Redacción).

II. Transbordo

A. Introducción

30. En la parte II del segundo informe del Secretario General[12] se examinaron los problemas que planteaba el transbordo. En dicho informe se analizaron las cuestiones jurídicas del transbordo y sus posibles soluciones en las dos situaciones siguientes:

a) La primera situación, caracterizada por el conocimiento de embarque "directo", se da cuando el transbordo a un segundo porteador se conviene específicamente en el momento del embarque. Por ejemplo, un cargador de Bombay que vaya a enviar mercancías a Tokio puede celebrar un contrato con un porteador por el cual el porteador contratante se compromete a transportar las mercancías en su buque hasta Sidney y en Sidney transbordar las mercancías a otro porteador para que las transporte desde Sidney a Tokio. En un contrato de este tipo, el anverso del conocimiento de embarque se cubriría de la forma siguiente: "Puerto de carga: *Bombay;* Puerto de descarga: *Sidney;* Destino final: *Tokio*". En el informe se señaló, además, que en un conocimiento de embarque de este tipo generalmente iría incluida una cláusula según la cual el porteador contratante con respecto al transbordo efectuado después del puerto de descarga del buque (es decir, Sidney), actúa sólo como agente y no responde de la pérdida o daños causados a las mercancías, aunque haya cobrado el flete por la totalidad del transporte.

b) La segunda situación se da cuando el contrato de transporte no contiene ninguna estipulación concreta respecto del transbordo. Por ejemplo, cuando las

[12] A/CN.9/WG.III/WP.10, Vol. II, reproducido en el presente volumen, segunda parte, IV, 4 *supra*.

mercancías son cargadas en Bombay y tienen como destino final Tokio. El anverso del conocimiento de embarque se llenaría entonces de la forma siguiente: "Puerto de carga: *Bombay;* Puerto de descarga: *Tokio*". No obstante, el informe señaló que en el conocimiento de embarque iría generalmente incluida una cláusula según la cual "si se ha concertado de antemano expresamente, o de otro modo, el porteador tendrá libertad para transportar las mercancías a su puerto de destino por el buque citado u otro buque o buques" y la responsabilidad del porteador contratante "quedará limitada a la parte del transporte realizada por él en buques bajo su gestión".

31. El informe del Secretario General señaló que el Convenio de Bruselas de 1924 y el Protocolo de Bruselas de 1968 no contienen disposiciones sobre los efectos de tales cláusulas de transbordo. Respecto de los casos en que, por ejemplo, las mercancías se cargan en el puerto A (digamos Bombay), son transbordadas, a otro porteador en el puerto B (digamos Sidney) y son descargadas en su destino final en el puerto C (digamos Tokio), se debatieron las siguientes cuestiones: 1) la responsabilidad del porteador contratante ¿debe terminar en el lugar de transbordo (puerto B), o debe continuar hasta el puerto de destino final (puerto C)? 2) ¿Qué normas deben regir la responsabilidad del porteador sucesivo respecto del transporte del puerto B al puerto C? Por ejemplo: *a*) si el Estado del puerto A es parte en una convención internacional pero el Estado del puerto B no es parte en la misma y si el conocimiento de embarque contiene una estipulación según la cual el transporte inicial termina en el puerto B, ¿debe concluirse que la convención es inaplicable al transporte desde el puerto B hasta el puerto C?; *b*) si la convención es aplicable durante todo el transporte, ¿debe el porteador sucesivo (y más concretamente el porteador último, que entrega las mercancías) responder ante el propietario de la carga con arreglo a las normas de la Convención del transporte desde B hasta C?, o ¿debe el porteador que entrega las mercancías responder del transporte desde A hasta C, sujeto al reembolso por el porteador contratante (o un porteador intermedio) de las pérdidas de que fuese responsable?

32. El informe del Secretario General (parte II, párrs. 20 a 26) analiza las normas legales sobre las cuestiones precedentes establecidas en las convenciones internacionales que rigen el transporte por vía aérea (Convención de Varsovia), por carretera (Convención CRM) y por ferrocarril (Convenio CIM). El informe (*ídem,* párrs. 35 a 40) propone distintos proyectos de disposiciones sobre las normas relativas al período durante el cual el porteador es responsable elaborados por el Grupo de Trabajo en su tercer período de sesiones[13]. Según una de las variantes (variante A) el porteador contratante responderá, con arreglo a la Convención, del transporte efectuado desde el puerto de embarque (puerto A) hasta el puerto de destino (puerto C) según el típico conocimiento de embarque (directo), descrito en el párrafo 30 *a*) *supra,* así como después del transbordo en virtud de una cláusula general "facultativa" (o de opción) descrita en el párrafo 30 *b*) *supra.* Según la segunda variante (variante B), el porteador contratante responderá del transporte completo sólo cuando el transbordo se efectúe en virtud de una cláusula general "facultativa" (o de opción); según este proyecto de disposición, la responsabilidad del porteador contratante termina cuando el transbordo se efectúa en cumplimiento de una cláusula que lo prevé específicamente en el conocimiento de embarque, como sucede con el conocimiento de embarque directo descrito en el párrafo 30 *a*). El informe propone también (párr. 41) un proyecto de disposición sobre la responsabilidad del porteador sucesivo con arreglo a la Convención.

[13] Informe del Grupo de Trabajo sobre el tercer período de sesiones, párr. 14.

B. Examen por el Grupo de Trabajo

33. El Grupo de Trabajo estudió la responsabilidad del porteador contratante después del transbordo en los dos tipos de situaciones descritas en el párrafo 30, incisos *a*) y *b*) *supra.* En primer lugar, se examinó el transbordo efectuado por el porteador contratante en virtud de una cláusula general "facultativa" (o de opción). Véase el párrafo 30 *b*) *supra.* En general, se convino en que, si bien en virtud del contrato podría autorizarse tal transbordo efectuado en circunstancias razonables, el porteador contratante seguía respondiendo ante el propietario de la carga, con arreglo a las normas de la Convención, de la totalidad del transporte. Si las mercancías sufrieran daños después del transbordo, los gastos de reembolso al propietario de la carga no habría de seguir asumiéndolos el porteador, pues normalmente tendría derecho de recurso contra el porteador efectivo (denominado a veces "porteador anterior" o "porteador sucesivo").

34. Respecto del contrato de transporte en que se haya convenido específicamente o el transbordo para una parte determinada del transporte (como sucede con el conocimiento de embarque directo definido en el párrafo 30 *a*)), varios representantes expresaron la opinión de que la responsabilidad del porteador contratante debía terminar con el transbordo. Se señaló que ninguna norma jurídica obligaba al porteador a expedir conocimientos de embarque directos. Si se hiciera responsable de la totalidad del transporte al porteador contratante, éste podría negarse a expedir este tipo de conocimientos de embarque, y como consecuencia de ello, podría disminuir la posibilidad de disponer de un documento que había resultado ser útil para la transmisión y financiación de mercancías en el transporte marítimo.

35. Varios representantes expresaron la opinión de que lo se temía no se iba a realizar, ya que el porteador contratante continuaría considerando financiera y comercialmente ventajoso expedir conocimientos de embarque directos. En los casos en que los daños se produjeran después del transbordo, el porteador contratante, aunque tuviera que reembolsar al cargador, podría dirigirse a su vez contra el porteador efectivo. Si en el transporte participasen una serie de porteadores, lo más conveniente para éstos sería distribuir la pérdida entre ellos en vez de obligar al cargador a tratar de descubrir en qué momento se habría producido el daño y entablar una acción contra uno de los porteadores efectivos, que podía estar muy alejado del cargador y que podía alegar, a su vez, que las mercancías habían sufrido los daños antes del transbordo. A

este respecto, se destacó el aumento del uso de contenedores, que aumentaba para el cargador la dificultad de determinar quién de los porteadores era responsable de los daños causados a las mercancías.

36. En respuesta a lo anterior, se dijo que la norma general sobre la carga de la prueba adoptada por el Grupo de Trabajo ayudaría al cargador cuando hubiese dudas sobre cuál de los porteadores era responsable de los daños sufridos por la carga, pero, por otra parte, se expresaron dudas sobre si, a ese respecto, bastaría con la carga de la prueba.

37. El Grupo de Trabajo examinó también la cuestión de la responsabilidad del porteador efectivo. En general, se convino que en los dos tipos de transbordo examinados anteriormente, el porteador efectivo debería responder ante el propietario de la carga, con arreglo a la Convención, de la pérdida o daños ocurridos mientras las mercancías estaban a su cargo. Cuando el porteador contratante fuese también responsable, el propietario de la carga tendría la opción de dirigir su acción contra cualquiera de ellos, pero naturalmente no podría ser reembolsado dos veces por la misma pérdida.

C. Informe del Grupo de Redacción

38. Todos los miembros convinieron en que, aunque se habían expresado opiniones divergentes respecto de algunos aspectos del tema, había suficiente base de acuerdo, que justificaba la remisión del tema al Grupo de Redacción. El Grupo de Redacción, después de haber examinado el tema, presentó el informe siguiente:

Parte II del informe del Grupo de Redacción: transbordo

1. El Grupo de Redacción ha trabajado con arreglo a las bases siguientes: *a*) el Grupo de Trabajo decidió que el porteador contratante sería responsable por todo el transporte aunque encomendase a otra persona la ejecución de una parte del transporte con arreglo a una cláusula de opción a transbordo; *b*) en el Grupo de Trabajo se habían expresado opiniones divergentes acerca de si debía aplicarse la misma regla en los casos en que el contrato de transporte estableciera que una parte determinada del transporte mencionado en el contrato sería realizada por otro porteador. Durante las negociaciones en el Grupo de Redacción, pudo verse que sería posible llegar a un consenso general sobre las normas aplicables en ambos casos tomando como base los proyectos de disposiciones que figuran a continuación.

2. El Grupo de Redacción recomienda las siguientes disposiciones sobre transbordo:

Artículo D

1. Cuando el porteador haya ejercido la opción prevista en el contrato de transporte de encomendar la realización del transporte o de parte del mismo a otro porteador (*an actual carrier*), seguirá no obstante respondiendo de la totalidad del transporte de conformidad con las disposiciones de esta Convención.

2. El porteador efectivo (*actual carrier*) responderá también del transporte realizado por él de conformidad con las disposiciones de la presente Convención.

3. El total de las sumas exigibles al porteador y al porteador efectivo no excederá los límites previstos en la presente Convención.

4. Nada de lo dispuesto en este artículo irá en perjuicio de cualquier derecho de recurso que pueda existir entre el porteador y el porteador efectivo.

Artículo E

[1. Cuando el contrato de transporte estipule que una parte determinada del transporte a que se refiere el contrato será realizada por una persona distinta del porteador (mediante conocimiento de embarque) la responsabililad del porteador y del porteador efectivo se determinará de conformidad con las disposiciones del Artículo C.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, el porteador podrá exonerarse de responsabilidad por pérdida, daños (o demora) de las mercancías causados por hechos ocurridos mientras las mercancías estén a cargo del porteador efectivo, pero corresponderá al porteador probar que tal pérdida, daños (o demora) se produjeron en esa oportunidad]*.

Notas sobre el proyecto de disposiciones propuesto

3. Con respecto al párrafo 1 del artículo D, el Grupo de Redacción recomienda que en el artículo 1 de la Convención se definan expresamente los términos "porteador" (*carrier*) y "porteador efectivo" (*actual carrier*). "Porteador" podría definirse como la persona que celebró el contrato con el cargador; "porteador efectivo" podría definirse como cualquier otro porteador que participe en la realización del transporte.

4. El párrafo 2 del artículo D tiene por objeto asegurar al propietario de la carga el derecho a ejercer una acción contra el porteador efectivo, así como contra el porteador contratante, siempre que la pérdida o daños se produzcan cuando las mercaderías se hallen a cargo del porteador efectivo.

5. Los párrafos 3 y 4 no necesitan explicación.

6. El párrafo 1 del artículo E (con sujeción a la excepción del párrafo 2) hace aplicables las normas del artículo D, con arreglo a las cuales (entre otras cosas) el porteador responde de la totalidad del transporte (párr. 1) y el porteador "efectivo" responde del transporte por él realizado en los casos en que se haya convenido expresamente el transbordo en el conocimiento de embarque (conocimiento de embarque directo).

7. El párrafo 2 del artículo 1 dispone que el porteador contratante quedará exonerado de responsabilidad si demuestra que la pérdida o daños (o demora) se debió a acontecimientos ocurridos cuando las mercaderías se hallaban a cargo del porteador efectivo. Se ha aceptado esta disposición como parte de una transacción entre diversas opiniones expresadas en el Grupo de Trabajo sobre la regulación de la responsabilidad de los porteadores en los casos de transporte mediante conocimiento de embarque.

D. Examen del informe del Grupo de Redacción

39. El Grupo de Trabajo examinó el citado informe del Grupo de Redacción y aprobó el artículo D del proyecto de disposición propuesto.

40. Con respecto al artículo D, un representante señaló que entendía que la frase "porteador efectivo" (*actual carrier*) se refería al porteador que reemplazaría al porteador contratante en la ejecución de todo o parte del contrato de transporte. Esa expresión debía definirse cuando se estudiaran las definiciones en el próximo período de sesiones.

41. En cuanto al artículo E del proyecto de texto propuesto por el Grupo de Redacción, muchos representantes hicieron objeciones al párrafo 2 de ese artículo. Si dijo que esa disposición no era en realidad un compromiso como se había dicho en el párrafo 7 de las notas del Grupo de Redacción (en el párr. 38

* Se agregaron los corchetes de acuerdo con una decisión del Grupo de Trabajo. Véase el párr. 43.

supra), sino que reflejaba las opiniones de aquellos representantes que estaban en favor de que se permitiera al porteador contratante limitar su responsabilidad, con arreglo a las disposiciones de un conocimiento de embarque directo, a sólo una parte del transporte. Se sostuvo que ese resultado sería incompatible con lo que esperaba el cargador a quien el porteador contratante expedía el conocimiento de embarque directo.

42. Otros representantes dijeron, en cambio, que el artículo E otorgaba ventajas considerables al dueño de la carga por las siguientes razones: *a*) las disposiciones del artículo promoverían el uso continuado del conocimiento de embarque directo en vez de forzar a cada porteador a expedir un conocimiento de embarque por la parte del transporte que le correspondiera; en consecuencia, el cargador podría obtener un conocimiento de embarque negociable que abarcaría todo el transporte; *b*) además, el porteador contratante no podía eximirse de su responsabilidad a menos que probase que los hechos que ocasionaron la pérdida se produjeron mientras las mercancías estaban en manos del porteador "efectivo"; *c*) además, de conformidad con las disposiciones del artículo E, el porteador sería igualmente responsable por la pérdida o daños producidos durante todo el período de terminal en el puerto de transbordo, mientras que no sería responsable si considerara que no podría asumir responsabilidad por las mercancías durante las operaciones subsiguientes de transporte y, en consecuencia, expediera un conocimiento de embarque que comprendiera solamente el transporte hasta el puerto de transbordo. Sin embargo, varios otros representantes opinaban que el porteador era responsable de las mercancías en el puerto de transbordo hasta que las hubiera tomado a cargo el porteador efectivo.

43. En vista de la oposición al párrafo 2 del artículo E, algunos representantes instaron a que se suprimiese y otros sugirieron que se colocara entre corchetes para que en un futuro período de sesiones del Grupo de Trabajo se pudiera volver a formular una norma a su respecto. Otros representantes dijeron que si se decidía emplear corchetes, debían abarcar todo el artículo E, ya que había quedado entendido que varios miembros del Grupo de Redacción habían aceptado el párrafo 1 del artículo E sólo si incluía el párrafo 2. Sin embargo, se señaló que dado que la mayoría de los miembros del Grupo de Redacción no aprobaba el párrafo 2 del artículo E con su texto actual, su inclusión entre corchetes podría dar la impresión errónea de que había una aprobación condicional. Un representante, apoyado por otros varios, dijo que si se volvía a examinar toda la cuestión preferiría que se usara la palabra "eximirse" en lugar de "exonerarse" en la segunda línea del párrafo 2 del artículo E. Se decidió incluir el informe del Grupo de Redacción en la forma en que había sido presentado al Grupo de Trabajo (con sujeción a la colocación de corchetes al comienzo y el fin del texto del artículo E), pero con la indicación de que eran más los miembros del Grupo de Trabajo que se oponían al párrafo 2 del artículo E que los que favorecían su inclusión.

44. Un representante presentó una disposición para reemplazar el párrafo 2 del artículo E que podría ser considerado como un compromiso cuando, en un futuro período de sesiones, el Grupo de Trabajo completara su consideración del tema. La disposición propuesta por este representante dice lo siguiente:

Artículo E

2. El porteador podrá exonerarse de responsabilidad por la pérdida o los daños sufridos por las mercancías debido a hechos ocurridos cuando dichas mercancías estaban a cargo del porteador efectivo con sujeción a las condiciones siguientes:

A. 1) Cuando el porteador efectivo haya sido declarado responsable de los daños sufridos por la carga y se haya ejecutado la sentencia correspondiente, o

2) Cuando el porteador efectivo haya sido debidamente objeto de una acción ante los tribunales presentada por el cargador o el destinatario de conformidad con el artículo ( ), o

3) Cuando el porteador efectivo haya sido debidamente objeto de una acción ante un tribunal arbitral presentada por el cargador o el destinatario de conformidad con el artículo ( ).

B. Corresponderá al porteador probar que las pérdidas o daños se produjeron en esa oportunidad.

III. Cambio de ruta

A. Introducción

45. En la parte III del segundo informe del Secretario General se señala al analizar este punto que en el inciso 4) del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924 se dispone que el porteador "no será responsable de ninguna pérdida o daño" que resulte de 1) "ningún cambio de ruta razonable o 2) "ningún cambio de ruta para salvar o intentar el salvamento de vidas o bienes en el mar"[14]. Se sugirió que estas dos disposiciones planteaban problemas diferentes.

46. Con respecto a la primera, se observó que la norma por la que se libera al porteador de responsabilidad por todo "cambio de ruta razonable" había resultado difícil de interpretar y aplicar. Una razón para ello era que la ruta de transporte generalmente no se especificaba; por lo tanto, había una dificultad básica en definir el punto de partida para un "cambio de rutas". Se observó también que la consecuencia práctica más grave de un cambio de ruta era la demora en la llegada de las mercancías; esa demora podría causar: *a*) daños físicos a las mercancías (por ejemplo, el deterioro de un cargamento perecedero) o *b*) pérdidas económicas distintas de los daños físicos (por ejemplo, pérdidas resultantes de la imposibilidad de utilizar o revender las mercancías). En el informe se señalaba que el Convenio de Bruselas de 1924 no contenía disposición alguna sobre la responsabilidad de los porteadores marítimos por demoras y se señalaba la sugerencia tendiente a que el Grupo de Trabajo considerara por separado la cuestión de la demora[15].

47. Con respecto a la disposición del inciso 4) del artículo 4 del Convenio de 1924 por la que se libera al porteador de responsabilidad por pérdidas o daños que resulten de todo "cambio de ruta razonable" (en

[14] A/CN.9/76/Add.1, parte III, reproducido en el presente volumen, segunda parte, IV, 4 *supra*.

[15] Informe del Secretario General sobre la determinación de problemas en materia de conocimientos de embarque marítimo cuyo estudio podría profundizarse, A/CN.9/WG.III/R.1, párrs. 6 a 8.

comparación con la disposición relativa al salvamento de vidas o bienes en el mar), en el informe del Secretario General se señalaba otra posible solución que incluía: 1) una presunción de que algunos propósitos determinados serían *prima facie* no razonables (párr. 33); 2) una disposición en el sentido de que corresponderá al porteador probar que el cambio de ruta era razonable (párr. 34), y 3) la supresión de la disposición general antes citada sobre el cambio de ruta contenida en el inciso 4) del artículo 4, junto con la consideración de una disposición relativa a la responsabilidad del porteador por la demora (párrs. 35 y 36)[16].

48. En conexión con esta tercera posibilidad, se señaló la norma general sobre la responsabilidad y la carga de la prueba aprobada por el Grupo de Trabajo en su cuarto período de sesiones[17], que es la siguiente:

"1. El porteador responderá de toda pérdida o daños que sufran las mercancías transportadas si el hecho que causó la pérdida o daño se produjo cuando las mercaderías estaban a su cargo de acuerdo con el artículo [ ], a menos que el porteador pruebe que él, sus auxiliares y agentes adoptaron todas las medidas racionalmente necesarias para evitar el accidente y sus consecuencias."

49. Se señaló que, conforme a esta disposición, el porteador sería responsable de la pérdida o daños resultantes del cambio de ruta (al igual que de otras causas) a menos que "pruebe que él, sus auxiliares y agentes adoptaron todas las medidas racionalmente necesarias para evitar el accidente y sus consecuencias". Se planteó la cuestión de determinar si se necesitaban disposiciones especiales sobre la responsabilidad del porteador en caso de cambio de ruta y sobre la carga de la prueba, además de la disposición general sobre la responsabilidad del porteador antes señalada, y de si la cuestión del cambio de ruta podía considerarse como parte de la cuestión general de la responsabilidad por demora.

B. Examen por el Grupo de Trabajo

50. El Grupo de Trabajo examinó los problemas a que había dado lugar el inciso 4) del artículo 4 del Convenio de Bruselas y que se describían en el informe del Secretario General (véanse los párrs. 45 a 49 *supra*).

51. Varios representantes señalaron que la disposición del inciso 4) del artículo 4 por la que se exime al porteador de responsabilidad por todo "cambio de ruta razonable" había dado lugar a muchas dificultades y no era satisfactoria. Estos representantes indicaron que la norma general sobre la responsabilidad que había sido aprobada por el Grupo de Trabajo y que se cita en el párrafo 48 *supra* resolvería los problemas de que se ocupaba el inciso 4) del artículo 4 sin tropezar con las dificultades de interpretación que se habían planteado con respecto a la disposición actual del convenio. De acuerdo con este enfoque el hecho de permitirse el cambio de ruta dependería de si ese cambio de ruta podría satisfacer las condiciones establecidas en la norma general sobre la responsabilidad y la carga de la prueba. Se dijo también que una disposición sobre la demora, que el Grupo de Trabajo podía considerar en una etapa posterior, solucionaría muchos de los problemas planteados en relación con el cambio de ruta. Sin embargo, algunos representantes indicaron que preferían que se incluyera una disposición específica sobre el cambio de ruta.

52. Algunos representantes manifestaron que en sus sistemas nacionales el término "cambio de ruta" se utilizaba para describir transgresiones graves del contrato fuera del ámbito de la desviación geográfica (véase la nota 16, *supra*). Sin embargo, hubo acuerdo general en el Grupo de Trabajo en cuanto a que sólo se estaban considerando los cambios de ruta geográficos. Al respecto, se observó que las consecuencias de una transgresión grave del contrato podrían tratarse más adecuadamente por medio de disposiciones sobre, entre otras cosas, la limitación de la responsabilidad y la prescripción.

53. Muchos representantes manifestaron que, aunque estaban de acuerdo en que el cambio de ruta no debía ser por sí mismo objeto de un artículo separado del convenio, estaban a favor de que se conservara una disposición que tratara de la responsabilidad de los porteadores en relación con el salvamento de vidas y bienes en el mar. El Grupo de Trabajo examinó varios proyectos de propuesta opcionales sobre esta cuestión reproducidos en el párrafo 40 de la parte III del Secretario General. Algunos representantes expresaron también la opinión de que la disposición encaminada a permitir, entre otras cosas, el cambio de ruta para salvar vidas y bienes en el mar, debía tratar en forma más restrictiva de lo último que de lo primero.

C. Informe del Grupo de Redacción

54. Luego de debatir la cuestión, el Grupo de Trabajo la remitió al Grupo de Redacción. El informe del Grupo de Redacción es el siguiente:

Parte I del informe del Grupo de Redacción: cambio de ruta

1. En respuesta a las opiniones expresadas en el Grupo de Trabajo, el Grupo de Redacción ha considerado si se requiere una disposición aparte sobre el cambio de ruta geográfico en vista de las normas generales sobre la responsabilidad del porteador adoptadas por el Grupo de Trabajo. El Grupo

[16] En el segundo informe del Secretario General se indicaba (parte III, párr. 31) que en algunos países el concepto del "cambio de ruta" no se limitaba al apartamiento de la ruta geográfica prevista, sino que podía aplicarse a distintos tipos de transgresiones del contrato que se consideraban tan graves que debía privarse al porteador de la protección de las disposiciones de los conocimientos de embarque o de las reglas de La Haya (por ejemplo, limitación del alcance de la responsabilidad, plazos de prescripción para ejercer una acción). En el informe no se consideraban estas doctrinas como incluidas dentro del tema del cambio de ruta y, en interés de la aplicación uniforme de la ley, se sugería (nota de pie de página 25) que los efectos de las transgresiones graves e intencionales del contrato se trataran específicamente en las partes pertinentes del convenio. Véase, por ejemplo, el segundo informe del Secretario General: parte 1: limitación de responsabilidad, en la sección C.3 (párrs. 51 a 55) (efecto de la pérdida o daño causado con dolo o con temeridad); parte 4: el plazo de prescripción, en la sección B.4 (párrs. 15 a 20) (acciones basadas en responsabilidad extracontractual o en dolo).

[17] Grupo de Trabajo, informe sobre el cuarto período de sesiones, párrs. 28 y 36.

de Redacción ha convenido en que ya no se necesita esa disposición general sobre el cambio de ruta, pero que debería añadirse una disposición particular sobre el salvamento de vidas y bienes en el mar en el artículo que contiene las normas generales sobre la responsabilidad del porteador (de preferencia como nuevo párrafo 3) (A/CN.9/74, párr. 28)*.

2. En consecuencia, el Grupo de Redacción recomienda la siguiente disposición:

El porteador no responderá de la pérdida o daños que sean resultado de medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas o de medidas razonables para el salvamento de mercancías en el mar.

D. Examen del informe del Grupo de Redacción

55. El Grupo de Trabajo aprobó el informe que antecede del Grupo de Redacción, incluido el proyecto de disposición propuesto.

IV. El plazo de prescripción

A. Introducción

56. El plazo de prescripción aplicable a los procedimientos legales contra el porteador se discute en la parte IV del segundo informe del Secretario General. Se señaló en el Informe que en el artículo 3 6) (párrafo 4) del Convenio de Bruselas de 1924 se estableció una disposición al respecto y que resultarían ciertas modificaciones del artículo 1, párrafos 2 y 3, del Protocolo de Bruselas de 1968.

57. El informe trataba de problemas planteados por estas disposiciones en las esferas siguientes: 1) ambigüedad con respecto a la aplicación de las disposiciones de la prescripción a las acciones por demora y las acciones basadas en responsabilidad extracontractual (párrafos 4 a 12); 2) la aplicación del plazo de prescripción a los procedimientos de arbitraje (párrafos 13 y 14); 3) la iniciación del plazo de prescripción, con especial referencia a los problemas que se han planteado cuando el porteador ha perdido total o parcialmente las mercancías (párrafos 21 a 45); 4) la duración del plazo de prescripción (párrafos 46 a 53); 5) la modificación del plazo por acuerdo (párrafos 54 a 62) y 6) el plazo aplicable a las acciones de indemnización entabladas por el porteador contra terceros, como por ejemplo otro porteador que intervenga en la ejecución del contrato o un asegurador (párrafos 63 a 67). Se elaboraron proyectos de disposiciones que se ocupaban de estas cuestiones y se presentaron en forma consolidada en el párrafo 68 del informe.

B. Examen por el Grupo de Trabajo

58. El Grupo de Trabajo examinó los enfoques adoptados en las distintas propuestas del segundo informe del Secretario General. El Grupo de Trabajo señaló que existían ciertas cuestiones relativas al plazo de prescripción relacionadas entre sí. Entre éstas se incluían: la duración del plazo básico de prescripción, el efecto del dolo u otra falta grave por parte del porteador, la iniciación del plazo de prescripción y la posible suspensión o interrupción del plazo de prescripción como resultado de la presentación de una reclamación escrita.

59. Con respecto a los tipos de acciones que habían de abarcar las normas sobre la prescripción, la mayoría opinó que se debía volver a redactar la cláusula del alcance del Convenio de Bruselas de 1924 (artículo 3 6), inciso 4) en su forma enmendada por el artículo 1 2) 3) del Protocolo de Bruselas de 1968, a fin de que resultara claro que se incluían todos los tipos de acciones del cargador contra el porteador, bien se basaran en responsabilidad contractual o extracontractual. Con respecto a las acciones por dolo del porteador, algunos representantes señalaron que el artículo 46 1) *c*) del CIM y el artículo 32 1) de la CMR preveían un plazo más largo para tales acciones y sugirieron que se adoptara este enfoque. Esta opinión no fue compartida por la mayoría debido a que era probable la controversia sobre si cabía imputar la pérdida al dolo u otra falta grave; tales controversias menoscabarían la sencillez y la certeza requeridas en la norma sobre prescripción.

60. Algunos representantes apoyaron una propuesta, basada en el artículo 46 3) del CIM y el artículo 32 2) del CMR, de suspender el plazo de prescripción cuando se presentara una reclamación escrita al porteador, hasta que el porteador hubiera rechazado esta reclamación mediante notificación escrita. Algunos representantes opinaron que era precisa la suspensión del plazo para la protección del cargador, en especial cuando el plazo de prescripción era relativamente corto. Según un representante, una disposición de suspensión por reclamación escrita era especialmente conveniente para los Estados cuya legislación nacional no contuviera ninguna disposición sobre la interrupción o la suspensión del plazo. Otro representante indicó que debía existir alguna disposición aplicable a los casos en que las partes desistían de los procedimientos legales para dar lugar a la negociación. Sin embargo, la mayoría del Grupo de Trabajo opinó que la cuestión de la interrupción o la suspensión debía definirla el derecho interno. A este respecto, se señaló que la disposición por la que se permitía la suspensión mediante una reclamación escrita podía originar litigios. Se señaló igualmente que probablemente la disposición tendría poco valor ya que si el porteador no estaba dispuesto a aceptar una prórroga, rechazaría la reclamación automáticamente. Se señaló igualmente que si se aceptaba la suspensión mediante una reclamación escrita debía igualmente fijarse el plazo máximo de esa prórroga. También se opinó que los conceptos de suspensión o interrupción necesitaban una aclaración ulterior.

61. Con respecto a la disposición sobre la prórroga del plazo, prevista en el artículo 3 2) del Protocolo de Bruselas de 1968, el Grupo de Trabajo convino unánimemente en que debía permitirse a las partes que acordaran la prórroga del plazo. También se convino en que debía reconocerse el mismo efecto a la declaración del porteador de prorrogar el plazo. La mayoría de los representantes opinaron que tal declaración o acuerdo debían hacerse por escrito. A este respecto, algunos representantes indicaron que el Grupo de Trabajo debía ajustarse más a la terminología y el enfoque utilizados en el proyecto de Convención de la CNUDMI

* Reproducido en el presente volumen, segunda parte, IV, 1 *supra*.

sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías (A/CN.9/73)*.

62. Con respecto a la iniciación del plazo de prescripción, se convino en general en que, en el Convenio actual, los casos de falta de entrega total o pérdida de las mercancías planteaban problemas que requerían atención.

63. Se acordó que, como el Protocolo de Bruselas de 1968 disponía que la "acción" debía entablarse dentro del plazo de prescripción, debía aplicarse la misma norma a los procedimientos de arbitraje.

64. Con respecto a la duración del plazo de prescripción, nueve representantes estuvieron a favor de un plazo de un año y seis se inclinaron por un plazo de dos años. Sin embargo, algunos de los representantes que apoyaban un plazo de un año indicaron que estaban dispuestos a una transacción, a fin de aceptar un plazo de dos años si así lo acordaba la mayoría.

C. Informe del Grupo de Redacción

65. El Grupo de Trabajo decidió que los debates anteriores indicaban una base suficiente de acuerdo que avalaba la remisión del tema al Grupo de Redacción. El Grupo de Redacción, tras examinar el tema, presentó el informe siguiente:

Parte IV del informe del Grupo de Redacción: plazo de prescripción

1) El Grupo de Redacción recomienda las siguientes disposiciones sobre el plazo de prescripción:

Artículo F

1. El porteador quedará exonerado de toda responsabilidad respecto del transporte con arreglo a esta Convención si no se inicia una acción ante los tribunales judiciales o arbitrales dentro del plazo de [un año] [dos años]:

a) En los casos de pérdida parcial o daños de las mercancías, o de demora en su entrega[18], a partir del último día en que el porteador entregó cualquiera de las mercancías, a que se refiere el contrato;

b) En todos los demás casos, una vez transcurridos [noventa] días desde la fecha en que el porteador se hizo cargo de las mercancías o, si no lo hubiere hecho, desde la fecha en que se celebró el contrato.

2. El día en que comienza a correr el plazo de prescripción no estará incluido en el plazo.

3. El plazo de prescripción podrá prorrogarse por declaración del porteador o por acuerdo de las partes después de surgida la causa de la acción. Tanto la declaración como el acuerdo deberán constar por escrito.

4. La acción de indemnización contra un tercero podrá ejercerse incluso después de expirado el plazo de prescripción establecido en los párrafos precedentes, siempre que se ejerza dentro del plazo previsto por la ley del tribunal que entienda en el caso. Ello no obstante, el plazo concedido no será nunca inferior a [noventa] días a partir del día en que la persona que ejerza la acción de indemnización llegue a un acuerdo sobre la reclamación o se le haya notificado la acción entablada contra él.

Notas sobre el proyecto de disposición propuesto

2) En el párrafo 1 se ha utilizado la expresión "toda responsabilidad respecto del transporte con arreglo a la Convención" para dejar en claro el amplio alcance de las normas sobre la prescripción a fin de incluir en ellas todos los tipos de reclamación, ya se basen en obligaciones contractuales o extracontractuales.

3) Respecto a la duración del plazo de prescripción, los miembros del Grupo de Redacción estuvieron divididos en cuanto a si debía ser de uno o de dos años. Por consiguiente, ambos plazos figuran entre corchetes. En el debate celebrado entre todos los presentes en la reunión, siete representantes opinaron que el plazo de prescripción debía ser de un año. Seis representantes estimaron que el plazo debía ser de dos años. Además, dos representantes, aunque preferían el plazo de un año, dijeron que podían aceptar el plazo de dos años como transacción.

4) Los párrafos 1 *a*) y 1 *b*) sobre el comienzo del plazo establecen una distinción entre *a*) los casos en que parte (o todas) las mercancías fueron entregadas y *b*) todos los demás casos (como por ejemplo los casos de pérdida total de las mercancías o cuando el porteador no se hizo cargo de ellas).

5) Se señaló que el párrafo 2 se basaba en las disposiciones de los convenios CMR y CIM. No se ha seguido la sugerencia de que no debe contarse el último día del plazo por ser incompatible con el criterio seguido por muchos ordenamientos jurídicos.

6) El párrafo 3 sobre la prórroga del plazo por declaración del porteador o acuerdo de las partes no se aplica a las disposiciones del contrato de transporte sino sólo a la declaración o acuerdo efectuados después de que haya surgido la causa de la acción. La mayoría del Grupo de Redacción apoya la segunda frase que dispone que la declaración o acuerdo deben constar por escrito.

7) El párrafo 4 adopta la disposición del artículo 1 3) del Protocolo de Bruselas de 1968, pero sustituyendo la expresión "tres meses" por [noventa días].

D. Examen del informe del Grupo de Redacción

66. El Grupo de Trabajo examinó el citado informe del Grupo de Redacción. El informe del Grupo de Redacción, incluido el proyecto de disposición propuesto, fue aprobado por la mayoría del Grupo de Trabajo.

67. Con respecto a dicho proyecto se hicieron los siguientes comentario y propuestas:

a) En relación con el párrafo 1 del artículo F, un representante dijo que el ámbito de aplicación de esta disposición requería una aclaración respecto a la disposición de que el plazo de prescripción se aplicaba sólo a las reclamaciones del cargador contra el porteador. Se señaló que el plazo de prescripción para las reclamaciones del porteador contra el cargador, tales como las reclamaciones del importe de los fletes, se regía por las normas del derecho nacional. Otro representante señaló que el Convenio de Bruselas de 1924 contenía una disposición sobre la responsabilidad del cargador frente al porteador, y declaró que sería poco acertado dejar las reclamaciones del porteador sujetas a los diferentes plazos de prescripción establecidos en los derechos nacionales.

b) Con respecto al mismo párrafo, un representante indicó que debía aclararse la expresión "una acción ante los tribunales judiciales", teniendo en cuenta el criterio adoptado en el proyecto de Convención de la CNUDMI sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías (A/CN.9/73*).

* Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, I, B, 3.

[18] Véase párr. 72 *infra*.

* Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, I, B, 3.

c) Con respecto al párrafo 3 del artículo F, un representante opinó que debía formularse nuevamente esa disposición para ajustarla a las disposiciones correspondientes del proyecto de Convención de la CNUDMI sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías (1972)[19].

d) Con respecto a la duración del plazo de prescripción, el observador de la Unión Internacional de Seguros Marítimos, apoyado por el observador de la Cámara Internacional de Comercio, opinó que debía mantenerse el plazo de prescripción de un año, basándose en que un plazo de dos años contribuiría a que se dilatasen las negociaciones sobre las reclamaciones relativas a la carga. Sin embargo, varios representantes declararon que no compartían esa opinión. Un representante señaló que los aseguradores marítimos exigían en sus contratos a los cargadores que presentasen pronto sus reclamaciones, y que, a su juicio, los aseguradores marítimos dispondrían de un plazo de prescripción más largo, ya que podían subrogarse al cargador respecto de las reclamaciones contra los porteadores[20].

68. Un representante propuso que se añadiera el párrafo siguiente al artículo F del proyecto de disposiciones propuesto:

"5. Toda acción entablada ante un tribunal que sea competente en virtud del artículo X de la presente Convención interrumpe el plazo de prescripción en cualquier otra jurisdicción a la que pudiera recurrirse en virtud de ese artículo."

El representante que presentó esa propuesta dijo que esa disposición aumentaría la protección al cargador cuando entablase una acción ante un tribunal y, posteriormente, entablara, con arreglo a la Convención otra acción en otra jurisdicción. En ese caso, el transcurso del plazo de prescripción debería interrumpirse en el momento en que se entablara la primera acción. Ese representante admitió que el texto propuesto tendría que modificarse para hacerlo aplicable al procedimiento arbitral.

69. Otro representante, aunque convenía en general en que era conveniente una disposición de ese tipo, propuso otra solución a este problema y sugirió que se agregara al artículo F del proyecto de disposición propuesto lo siguiente:

"Las acciones entabladas ante una corte o tribunal de otro Estado en virtud de los artículos X y Y de esta Convención tendrán en los demás Estados contratantes, a los efectos de la interrupción del plazo de prescripción, los mismos efectos que si hubiesen sido entabladas ante una corte o tribunal del primer Estado contratante."

70. Otros representantes consideraron interesantes esas propuestas pero estimaron que era necesario examinar cuidadosamente la cuestión porque entrañaban muchos problemas jurídicos complicados que no podían examinarse en lo que quedaba del corriente período de sesiones del Grupo de Trabajo. Algunos representantes preveían que se tropezaría con dificultades en relación con esas propuestas y se opusieron a ellas en principio. Un representante señaló que esas propuestas podían prolongar indefinidamente el plazo para entablar una nueva acción en otra jurisdicción. Otro representante opinó que el empleo del término "interrumpir" o "interrupción" podía dar lugar a interpretaciones divergentes, especialmente en Estados que no estaban familiarizados con ese concepto de derecho romano. Otro representante sugirió que quizá fuese necesario prever los casos en que la acción se entablase ante tribunales que careciesen de competencia. Se señaló también que el enfoque seguido por el proyecto de Convención de la CNUDMI sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías, que trataba ampliamente estas cuestiones (por ejemplo, los artículos 15, 16 y 29), podía ser útil para la formulación de normas sobre estas cuestiones.

71. Se convino en que esas propuestas requerían mayor examen y en que en un futuro período de sesiones del Grupo de Trabajo debían ser estudiadas nuevamente.

72. En el inciso *a)* del párrafo 1 del artículo F se hacía referencia a reclamaciones por demora, sobre la base de que tales reclamaciones deberían estar sujetas a las normas sobre prescripción, independientemente de que la Convención estableciera disposiciones sobre la responsabilidad por demoras. No obstante, se convino en que debería estudiarse de nuevo la cuestión en relación con el examen por el Grupo de Trabajo de las normas sobre responsabilidad por demoras.

V. Labor futura

73. El Grupo de Trabajo señaló que había adoptado medidas con respecto a cuatro de los seis temas sustantivos de su programa para el actual período de sesiones (véase el párrafo 7 *supra*). Se convino en que las definiciones del artículo I del Convenio y la eliminación de las cláusulas nulas serían consideradas en el sexto período de sesiones del Grupo de Trabajo y que las partes cinco y seis del segundo informe sobre la responsabilidad de los porteadores marítimos respecto del cargamento (A/CN.9/76/Add.1*) serían utilizadas como documento de trabajo.

74. Se recordó que el Grupo de Trabajo no había completado su labor con respecto al tema del transporte de mercancías sobre cubierta y animales vivos, que había sido examinado en el tercer período de sesiones (Informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su tercer período de sesiones, párrs. 23 a 29 y 30 a 34). El Grupo de Trabajo decidió incluir estos temas en el programa para su sexto período de sesiones. Se esperaba que para la consideración de este tema el Grupo de Trabajo contaría con un estudio sobre animales vivos que habría de presentar el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT).

75. El Grupo de Trabajo examinó luego el informe del Secretario General sobre la determinación de problemas en materia de conocimientos de embarque marítimos cuyo estudio podría profundizarse (A/CN.9/WG.III/R.1). Se decidió que en el sexto período de sesiones se habrían de considerar los siguientes temas

[19] El artículo 21 2) de la Convención dispone en parte lo siguiente: "El deudor podrá, en cualquier momento durante el curso del plazo de prescripción, prorrogarlo mediante una declaración por escrito hecha al acreedor..." (A/CN.9/73).

[20] Véase también el párrafo 28 *supra*.

* Reproducido en el presente volumen, segunda parte, IV, 4 *supra*.

identificados en el informe mencionado *supra:* la responsabilidad del porteador por demora (párrs. 6 a 8) y el ámbito de aplicación de la Convención (párrs. 9 a 11). Se decidió que, con respecto al tema de la demora, se pediría al Secretario General que preparara un informe en el que se hicieran propuestas y se indicaran posibles soluciones; con respecto al ámbito de aplicación de la Convención, el Grupo de Trabajo decidió pedir a la Secretaría que preparara un documento de trabajo breve señalando a la atención las disposiciones del Convenio de Bruselas de 1924 y del Protocolo de Bruselas de 1968. El Grupo de Trabajo pidió a sus miembros y a los observadores en el corriente período de sesiones que formulara observaciones y sugerencias sobre los temas que habrían de examinarse en el siguiente período de sesiones y expresó la esperanza de que tales comentarios y sugerencias pudieran transmitirse a la Secretaría con antelación suficiente al período de sesiones para que pudieran utilizarse en la preparación de la documentación necesaria.

76. El Grupo de Trabajo decidió que los temas que habrían de examinarse en el sexto período de sesiones serían considerados en el siguiente orden: *a*) definiciones del artículo I; *b*) eliminación de cláusulas nulas; *c*) carga en cubierta y animales vivos; *d*) responsabilidad del porteador por demora y *e*) ámbito de aplicación del Convenio.

77. Para su séptimo período de sesiones, el Grupo de Trabajo pidió al Secretario General que preparara un informe sobre el contenido prescrito y los efectos jurídicos del contrato de transporte (véase el documento (A/CN.9/WG.111/R.1, párr. 13). A este respecto, se pidió también al Secretario General que prestara atención a las condiciones de los conocimientos de embarque, las cláusulas de reserva, las cartas de garantía dadas por el cargador y los conocimientos de embarque como instrumentos negociables. El Grupo de Trabajo decidió también que el Secretario General enviara, en la medida que considerara necesario, cuestionarios sobre los temas que habría de examinar el Grupo de Trabajo.

78. El Grupo de Trabajo decidió recomendar a la CNUDMI, en su sexto período de sesiones, que a reserva del examen en ese momento de las consecuencias financieras, el sexto período de sesiones del Grupo de Trabajo se celebre en Ginebra del 27 de agosto al 7 de septiembre de 1973 y que el séptimo período de sesiones del Grupo de Trabajo se celebre en Nueva York en febrero de 1974.

6. *Lista de documentos pertinentes que no aparecen reproducidos en el presente volumen*

Título o descripción	*Signatura del documento*
Grupo de trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo, cuarto período de sesiones	
Programa provisional y anotaciones	A/CN.9/WG.III/WP.8
Memorando sobre la estructura de un posible nuevo convenio sobre el transporte de mercancías por mar, presentado por la delegación de Noruega	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.1
Enmienda propuesta por Francia	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.2
Nuevo texto de los artículos 3 y 4, propuesta de los Estados Unidos	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.3
Enmienda propuesta por Noruega	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.4
Enmiendas propuestas por Egipto	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.5
Decisiones del Grupo de Redacción	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.6
Variantes de textos relativos a la carga de la prueba	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.7
Proyecto de informe del Grupo de Redacción: responsabilidad del porteador	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.8 y Corr.1
Texto propuesto por la delegación de Bélgica	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.9
Textos propuestos por Francia: arbitraje	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.10
Lista de participantes	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.11
Parte II del proyecto de informe del Grupo de Redacción: cláusulas de arbitraje	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.12
Proyecto de informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su cuarto período (extraordinario) de sesiones	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.15 y Add.1 a 3
Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo, quinto período de sesiones	
Memorando sobre la estructura de un posible nuevo convenio sobre el transporte de mer-	

Título o descripción	*Signatura del documento*
cancías por mar, presentado por la delegación de Noruega	A/CN.9/WG.III (V)/WP.9
Respuestas al segundo cuestionario sobre conocimientos de embarque presentadas por los gobiernos y las organizaciones internacionales para su examen por el Grupo de Trabajo	A/CN.9/WG.III/WP.10 Add.1 y 2
Determinación de problemas en materia de conocimientos de embarque marítimos cuyo estudio podría profundizarse: informe del Secretario General	A/CN.9/WG.III/R.1
Programa provisional y anotaciones	A/CN.9/WG.III/R.2
Propuesta presentada por el Japón	A/CN.9/WG.III (V)/CRP.1
Documento presentado por la delegación de Noruega: principios para el transbordo y la sustitución	A/CN.9/WG.III ((V)/CRP.2
Proyectos de disposición: I. Limitación de la responsabilidad	A/CN.9/WG.III (V)/CRP.3
Comentarios de: Cámara de Comercio Internacional, Cámara Naviera Internacional, Unión Internacional de Seguros de Transporte y Comité Marítimo Internacional, con respecto a las circunstancias en las que según la Convención podrían no respetarse las limitaciones	A/CN.9/WG.III (V)/CRP.4
Parte I del informe del Grupo de Trabajo: limitación unitaria de responsabilidad	A/CN.9/WG.III (V)/CRP.5
Propuesta presentada por el Japón	A/CN.9/WG.III (V)/CRP.6
Proyecto de informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones	A/CN.9/WG.III (V)/CRP.8 y Add.1 a 5
Segunda parte del informe del Grupo de Redacción: transbordo	A/CN.9/WG.III (V)/CRP.9
Tercera parte del informe del Grupo de Redacción: plazo de prescripción	A/CN.9/WG.III (V)/CRP.10
Propuesta de la delegación de Francia: plazo de prescripción	A/CN.9/WG.III (V)/CRP.11
Propuesta de los Estados Unidos relativa al transbordo	A/CN.9/WG.III (V)/CRP.12
Observaciones de la Unión Internacional de Seguros del Transporte apoyadas por la Cámara de Comercio Internacional sobre los "plazos de prescripción"	A/CN.9/WG.III (V)/CRP.13

V. ACTIVIDADES DE OTRAS ORGANIZACIONES

Informe del Secretario General: actividades en curso de las organizaciones internacionales en relación con la armonización y la unificación del derecho mercantil internacional (A/CN.9/82*)

INTRODUCCIÓN

1. En su tercer período de sesiones, la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional pidió al Secretario General que presentara "a la Comisión, en sus períodos de sesiones anuales, informes sobre los trabajos que estén realizando a la fecha otras organizaciones internacionales respecto de materias incluidas en el programa de trabajo de la Comisión[1].

2. De conformidad con esa decisión, se presentó un informe (A/CN.9/59) a la Comisión en su cuarto período de sesiones, celebrado en 1971 y otro (A/CN.9/71) en su quinto período de sesiones, celebrado en 1972. El presente informe, preparado para el sexto período de sesiones (1973) se basa en los datos facilitados por las organizaciones internacionales sobre su labor corriente[2]. En muchos casos, el presente informe incluye información sobre la marcha de los proyectos cuyos antecedentes se estudian en anteriores informes[3].

I. ORGANOS Y ORGANISMOS ESPECIALIZADOS DE LAS NACIONES UNIDAS

A. *Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE)*

Condiciones generales de venta para productos agrícolas

3. En anteriores informes se han reseñado los progresos logrados en diversos proyectos de la CEPE[4]. El Grupo de Expertos sobre las prácticas de comercio internacional en materia de productos agrícolas ha tomado medidas respecto de los proyectos de texto mencionados en el documento A/CN.9/71, párr. 3, como se indica a continuación: *a*) ha aprobado el proyecto de condiciones generales para transacciones internacionales sobre frutas frescas y verduras (octubre de 1972), que se publicará con la signatura AGRI/WP.1/GE.7/35; *b*) ha aprobado la mayor parte del proyecto de condiciones generales para las transacciones internacionales sobre frutas secas y deshidratadas. El texto será aprobado oficialmente en abril de 1973 y publicado con la signatura AGRI/WP.1/GCS/16/Rev.2; *c*) en 1973 examinará en segunda lectura las condiciones generales para las transacciones internacionales sobre patatas (AGRI/WI/GCS/24/Rev.1). También volverá a examinar las condiciones generales para las transacciones internacionales sobre agrios aprobadas en 1958 (No. 312). Se proyecta publicar todas esas condiciones generales, cuando estén aprobadas, en un documento en que se enumerarán las cláusulas que pueden utilizarse para todas las categorías de productos y las cláusulas adicionales para cada una de las clases de productos. Se espera que ello facilite una base para hacer extensivas posteriormente esas condiciones generales a otros productos agrícolas que no se han examinado hasta ahora. Se han examinado normas de valuación para complementar los proyectos citados en relación con las transacciones relativas a patatas y frutas frescas y verduras (AGRI/WPI/GCS/29) y se espera que en 1973 se aprueben algunas normas para ambas categorías. También se examinarán esas normas en relación con el comercio de frutas secas y deshidratadas y agrios.

Arbitraje

4. Se han estado estudiando normas de arbitraje para las transacciones internacionales de productos agrícolas, que serán examinadas nuevamente en octubre de 1973 con miras a su aprobación final para todo lo relativo a las ventas de productos agrícolas sujetas a condiciones generales.

Contratos relativos al establecimiento de complejos industriales y a la cooperación industrial

5. El Grupo de Expertos sobre las prácticas inter-

* 27 de marzo de 1973.

[1] Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su tercer período de sesiones, *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo quinto período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8017), párr. 172, Anuario de la CNUDMI, vol. I: 1968–1970, segunda parte, III, A.

[2] No se ha incluido la información transmitida por algunas organizaciones internacionales porque se refiere a actividades no relacionadas con la labor de la CNUDMI o porque menciona actividades distintas de los proyectos en curso.

[3] Esos antecedentes figuran en los informes presentados a la Comisión en sus períodos de sesiones cuarto (A/CN.9/59) y quinto (A/CN.9/71) y en las siguientes publicaciones: *Digest of legal activities of international organizations and other international institutions*, editado por el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT); Desarrollo progresivo del derecho mercantil internacional, informe del Secretario General (1966), *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo primer período de sesiones, Anexos*, tema 88 del programa, documento A/6396, párrs. 26 a 189 (Anuario de la CNUDMI, vol. I, parte 1, II, B); Reseña de las actividades de las organizaciones interesadas en la armonización y unificación del derecho mercantil internacional, nota del Secretario General, 19 de enero de 1968 (A/CN.9/5); y respuestas de las organizaciones acerca de sus actividades en curso en materia de comercio internacional dentro del programa de trabajo de la Comisión, nota de la Secretaría, 1° de abril de 1970 (UNCITRAL/III/CRP.2).

[4] Véase la nota del Secretario General, documento A/CN.9/5, párrs. 14 a 16; respuestas de las organizaciones acerca de sus actividades en curso en materia de comercio internacional dentro del programa de trabajo de la Comisión, UNCITRAL/III/CRP.2; informes del Secretario General sobre las actividades en curso de las organizaciones internacionales en relación con la armonización y unificación del derecho mercantil internacional, documentos A/CN.9/59, párr. 4, y A/CN.9/71, párrs. 3 y 4.

nacionales de contratación en materia industrial aprobó en noviembre de 1972 una guía para la redacción de contratos relativos al establecimiento de grandes complejos industriales (Trade/WP5/23). Después de estudiar el tema en el próximo período de sesiones de la CEPE, que se celebrará en abril de 1973, se examinará una guía para la redacción de contratos relativos a la cooperación industrial.

B. *Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)*

Cuestión de la revisión de la Convención de Varsovia de 1929, con las modificaciones introducidas por el Protocolo de La Haya de 1955; a) *carga;* b) *correspondencia;* c) *seguro automático*

6. El Subcomité encargado de la revisión de la Comisión de Varsovia de 1929, con las modificaciones introducidas por el Protocolo de La Haya de 1955: *a*) carga; *b*) correspondencia; *c*) seguro automático, fue creado por el Comité Jurídico en su 19° período de sesiones, celebrado en mayo de 1972. El Subcomité se reunió en Montreal del 20 de septiembre al 4 de octubre de 1972. Se examinaron los siguientes problemas: (A) *Carga:* 1) El régimen de responsabilidad por daños y las excepciones del porteador; 2) el límite de responsabilidad por daños, incluida la cuestión de si ese límite sería o no estricto; 3) el régimen de responsabilidad por demoras; 4) el límite de la responsabilidad por demoras, incluido el problema de si ese límite sería o no estricto; 5) el problema de la documentación (artículos 5 a 11 de la Convención de Varsovia); 6) los derechos del consignador y del consignatario, en especial el derecho del porteador a desviarse de su ruta (artículos 12 a 15 de la Convención de Varsovia); 7) posibles conflictos entre el sistema de Varsovia/La Haya, en su versión revisada, y la propuesta convención sobre el contrato de transporte combinado, incluso la cuestión de las posibles enmiendas a la Convención de Varsovia para evitar tales conflictos; 8) la cuestión de si el nuevo instrumento debería ser *a*) un protocolo para enmendar la Convención de Varsovia o *b*) una nueva convención que incorporara el texto de la Convención de Varsovia con las enmiendas introducidas en La Haya y en Guatemala, incluidas también las futuras enmiendas relativas a la carga; B) *Correo Aéreo;* C) *Seguro Automático.* El informe del Subcomité (LC/SC.Varsovia (1972) — *Report*) se presentará al Comité Jurídico para la adopción de medidas ulteriores.

C. *Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)*

Prácticas de las conferencias marítimas

7. La secretaría de la UNCTAD preparó un informe titulado "Reglamentación de las conferencias marítimas (Código de conducta aplicable al sistema de conferencias marítimas)"[5] que fue presentado al Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre reglamentación internacional del transporte marítimo en su tercer período de sesiones, celebrado del 5 al 18 de enero de 1972. En ese informe se analizaba la evolución de la reglamentación de las conferencias marítimas, se describían diversos sistemas de reglamentación y se sugerían elementos básicos para un código de conducta de las conferencias marítimas.

8. Sobre la base de ese informe, el Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo aprobó por unanimidad una resolución por la que remitía la cuestión a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo en su tercer período de sesiones, celebrado en Santiago de Chile, del 13 de abril al 21 de mayo de 1972. En ese período de sesiones se presentó a la Cuarta Comisión de la Conferencia, para su examen, un proyecto de código de conducta de las conferencias marítimas preparado por los países en desarrollo.

9. Posteriormente, la Conferencia aprobó por mayoría de votos la resolución 66 (III)[6] en la que señalaba que era urgentemente necesario adoptar y aplicar un código de conducta de las conferencias marítimas universalmente aceptable, en el que se tuviera plenamente en cuenta las necesidades y problemas especiales de los países en desarrollo. En esta resolución también se recomendaba que, en su vigésimo séptimo período de sesiones, la Asamblea General convocase, lo antes posible en 1973, a una conferencia de plenipotenciarios con el propósito de adoptar un código de conducta del sistema de las conferencias marítimas, y recomendaba a la Asamblea General ciertas otras directrices para la preparación de ese código.

10. De conformidad con esas recomendaciones de la UNCTAD en su tercer período de sesiones la Asamblea General, en su vigésimo séptimo período de sesiones, aprobó la resolución 3035 (XXVII), en la que pedía al Secretario General de las Naciones Unidas que convocase, lo antes posible en 1973 y con el patrocinio de la UNCTAD, una conferencia de plenipotenciarios para que examinara y adoptara una convención u otro instrumento multilateral de cumplimiento jurídicamente obligatorio sobre un código de conducta de las conferencias marítimas. En la resolución se establecía además, con el patrocinio de la UNCTAD, una Comisión Preparatoria compuesta de cuarenta y ocho miembros para que preparase un proyecto de convención sobre un código de conducta de las conferencias marítimas para presentarlo a la Conferencia de Plenipotenciarios. El Secretario General de la UNCTAD decidió posteriormente que el primer período de sesiones de la Comisión Preparatoria se celebraría del 8 al 26 de enero de 1973, el segundo del 4 al 29 de junio de 1973 y la Conferencia de Plenipotenciarios del 14 de noviembre al 12 de diciembre de 1973.

Pólizas de fletamento

11. El siguiente tema prioritario en el programa de trabajo del Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre reglamentación internacional del transporte marítimo es el de las pólizas de fletamento, que se examinará en el cuarto período de sesiones del Grupo de Trabajo, que ha de tener lugar en 1974. La secretaría de la UNCTAD está preparando un informe sobre los aspectos jurídicos, comerciales y económicos de las pólizas de fletamento y de las costumbres en materia de fletamento para presentarlo al Grupo de Trabajo de la UNCTAD en su cuarto período de sesiones.

[5] Publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.72.II.D.13.

[6] Documento TD/III/RES/66.

Convención sobre el contrato de transporte combinado

12. La Comisión del Transporte Marítimo de la UNCTAD aprobó en su segundo período extraordinario de sesiones, celebrado en julio de 1972, una resolución titulada "La propuesta convención sobre el contrato de transporte combinado ("Convención TCM")[7]. Esa resolución decía, entre otras cosas, que, antes de la aprobación de cualquier convención sobre el transporte combinado, debían estudiarse a fondo sus consecuencias para los países en desarrollo. También se indicaba que el proyecto de convención TCM preparado por la Reunión Mixta OCMI/CEPE había sido elaborado sin la plena y adecuada participación de los países en desarrollo, y todo examen futuro de una convención sobre el transporte combinado internacional debía responder plenamente a ciertos criterios concretos.

13. En una resolución aprobada el 23 de enero de 1973[8], el Consejo Económico y Social hizo suyas las recomendaciones de la Conferencia Naciones Unidas/OCMI sobre el Transporte Internacional en Contenedores[9] en el sentido de que la UNCTAD efectuara y terminara para finales de 1974, nuevos estudios sobre todos los aspectos pertinentes del transporte internacional combinado de mercancías, teniendo particularmente presentes las necesidades y condiciones de los países en desarrollo; esos estudios se efectuarían en coordinación con las comisiones económicas regionales y con la cooperación de los órganos regionales y subregionales competentes y otras organizaciones internacionales, en especial la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental y la Organización de Aviación Civil Internacional. En la resolución también se pedía a la Junta de Comercio y Desarrollo de la UNCTAD que estableciera un grupo preparatorio intergubernamental para que elaborara un anteproyecto de convenio sobre el transporte intermodal internacional, y que autorizara a ese grupo a reunirse lo antes posible en 1973. El grupo preparatorio presentaría sus conclusiones sobre la cuestión al Consejo Económico y Social a principios de 1975, con miras a convocar a fines de 1975 a una conferencia plenipotenciaria para ultimar una convención sobre el transporte intermodal internacional sobre la base del proyecto elaborado por el grupo preparatorio.

Cooperación con la CNUDMI

14. El personal de la Dependencia Conjunta sobre Reglamentación del Transporte Marítimo (secretaría de la UNCTAD/Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas) preparó estudios sobre los siguientes temas: "Período durante el cual el porteador es responsable", y "Responsabilidad por cargas sobre cubierta y animales vivos", que estaban entre los incluidos en el documento de trabajo titulado "Responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque"[10]. Este documento de trabajo fue presentado al Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre reglamentación internacional del transporte marítimo en sus períodos de sesiones tercero y cuarto (extraordinario). El personal de la Dependencia Conjunta preparó también estudios sobre los temas titulados "Limitación unitaria de responsabilidad", "Definiciones del artículo 1 del Convenio", "Plazo de prescripción", y "Cláusulas nulas", que estaban entre los temas incluidos en el documento de trabajo titulado "Segundo informe sobre responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque"[11], presentado al Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre reglamentación internacional del transporte marítimo en su quinto período de sesiones.

15. El Jefe de la Dependencia Conjunta asistió, en calidad de observador designado por la UNCTAD, a los períodos de sesiones tercero, cuarto (extraordinario) y quinto del Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre reglamentación internacional del transporte marítimo, y a los períodos de sesiones cuarto y quinto de la CNUDMI. Funcionarios de la Dependencia Conjunta ayudaron a la secretaría de la CNUDMI a prestar servicios al Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre reglamentación internacional del transporte marítimo, en sus períodos de sesiones tercero y cuarto (extraordinario).

Asistencia técnica

16. La secretaría de la UNCTAD participa como parte de su programa de asistencia técnica, y en cooperación con otros órganos del sistema de las Naciones Unidas, en un programa destinado a prestar asistencia a los países en desarrollo respecto de cuestiones jurídicas relacionadas con el transporte marítimo.

D. *Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI)*

Reglamentación internacional del transporte marítimo

17. Las etapas anteriores de la labor realizada sobre esta tema se expusieron en los informes presentados a la CNUDMI en su período de sesiones cuarto y quinto (A/CN.9/59, párrafo 12, y A/CN.9/71, párrafos 9 y 10). La OCMI continúa participando en la labor de la CNUDMI sobre esta cuestión.

E. *Fondo Monetario Internacional*[12]

Instrumentos negociables internacionales

18. Funcionarios del Fondo han participado en la labor realizada en relación con un proyecto de ley uniforme sobre letras de cambio y pagarés internacionales que la CNUDMI está preparando[13].

---

[7] Resolución 20 (S-II), que figura en el documento TD/B/C.4/100.

[8] E/RES/1734 (LIV).

[9] Resolución No. 7, que figura en el informe de la Tercera Comisión Principal de la Conferencia Naciones Unidas/OCMI sobre el Transporte Internacional en Contenedores.

[10] A/CN.9/63/Add.1; Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV, anexo.

[11] A/CN.9/76/Add.1, reproducido en el presente volumen, segunda parte, IV, 4 *supra*.

[12] Las actividades del FMI en la esfera de la capacitación y asistencia se expusieron en el informe del Secretario General sobre capacitación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional (A/CN.9/65, párrafo 12 *d*)), presentado a la CNUDMI en su quinto período de sesiones.

[13] Para lo relativo a la participación de las organizaciones internacionales en la preparación del proyecto de ley uniforme, véanse el párrafo 3, nota 6, de la introducción al documento A/CN.9/WG.IV/WP.2, y el párrafo 5 del documento A/CN.9/77, reproducido en el presente volumen, segunda parte, II, 1 *supra*.

II. Organizaciones intergubernamentales

A. *Comité Jurídico Consultivo Asiático-africano*

Normas uniformes que regulan la compraventa internacional de mercaderías

19. Este tema se incluyó en el programa de trabajo del Comité en 1969, a propuesta de los Gobiernos de Ghana y la India. Desde entonces ha figurado en el programa de los períodos de sesiones anuales del Comité. El tema se debatió intensamente en los períodos de sesiones del Comité celebrados en Accra (1970) y Colombo (1971). Ahora ha sido confiado a un Subcomité Permanente, integrado por el Japón, la India, Nigeria, Ghana, Egipto, el Pakistán y Sri Lanka, para que lo examine en detalle. La cuestión fue estudiada por el Subcomité durante el 14° período de sesiones del Comité, celebrado en Nueva Delhi del 10 al 18 de enero de 1973. Se consideró la labor realizada por la CNUDMI sobre el tema. El Subcomité examinó el texto revisado de los artículos 1 a 55 de la Ley Uniforme sobre la compraventa internacional de mercaderías (documento A/CN.9/62/Add.2*) preparado por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI. Se señaló que no se había tomado ninguna decisión definitiva sobre varios artículos del texto revisado. Por lo tanto, el Subcomité consideró que era prematuro discutir el texto revisado, y aplazó el examen de la cuestión hasta que el texto revisado hubiera sido perfeccionado en mayor grado.

La prescripción en la compraventa internacional de mercaderías

20. La Secretaría preparó un estudio sobre el proyecto de convención sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías de la CNUDMI (Resumen de documentos, Compraventa internacional de mercaderías, 14° período de sesiones). Durante el 14° período de sesiones del Comité, el Subcomité Permanente examinó en detalle ese proyecto; estuvo presente el Observador de la CNUDMI, y también se presentó al Subcomité el comentario preparado por la Secretaría de la CNUDMI sobre el proyecto de convención (A/CN.9/73**). El Subcomité presentó al Comité un informe que contenía la aprobación general del criterio utilizado en el proyecto de convención como fórmula de transacción viable a reserva de algunas sugerencias concretas relativas a la revisión del texto. Ese informe está siendo distribuido a todos los Estados miembros y a otros Estados de la región asiático-africana para que formulen observaciones. Se analizarán y comunicarán a la Secretaría de la CNUDMI cualesquier observaciones pertinentes recibidas de los Estados miembros.

Condiciones generales de la compraventa

21. Se ha preparado un proyecto de formulario modelo de contrato F.O.B. para su uso por los compradores y los vendedores de productos básicos de la región asiático-africana. (Resumen de documentos sobre la compraventa internacional de mercaderías, 13° período de sesiones, Lagos.) Una reseña cabal de esa labor figura en el informe presentado a la CNUDMI en su quinto período de sesiones (A/CN.9/71, párrs. 12 y 13). Se han recibido nuevas observaciones de los gobiernos sobre ese proyecto y se prevé la preparación por la Secretaría de otro proyecto de contrato modelo relativo a la compraventa de equipo y maquinaria el año próximo.

Instrumentos negociables internacionales

22. El Comité no ha abordado el examen de esta cuestión porque aún es objeto de detenido estudio por parte del Grupo de Trabajo sobre instrumentos negociables internacionales de la CNUDMI. En el momento oportuno el Comité proyecta examinar las propuestas definitivas hechas por la CNUDMI y ayudar a los gobiernos miembros con comentarios y sugerencias.

Arbitraje comercial internacional

23. La Secretaría ha preparado un estudio preliminar sobre la materia, que trata de temas concretos de particular interés para la región asiático-africana y lo ha distribuido a los gobiernos miembros. Se está reuniendo ahora el material para el estudio y se espera completar algunas partes de la cuestión en el año en curso. Posteriormente será presentado a los gobiernos miembros para su examen.

Reglamentación internacional del transporte marítimo

24. Se está examinando detenidamente el tema de los conocimientos de embarque, así como la labor realizada por la CNUDMI sobre el tema. La Secretaría prevé también completar un estudio sobre las conferencias marítimas.

B. *Banco Asiático de Desarrollo*

Arreglos sobre créditos y garantías

25. En los tres últimos años, el Banco ha trabajado con la Asociación de Derecho de Asia y el Pacífico Occidental (LAWASIA) en un proyecto sobre el estudio de los arreglos sobre créditos y garantías a que pueden recurrir los bancos nacionales de desarrollo y las instituciones financieras análogas de algunos países miembros. La labor del proyecto se ha terminado, a excepción del informe nacional sobre Australia y el informe definitivo integrado, que se prevé concluirá en abril de este año aproximadamente. Se espera que el primer volumen de los informes sea publicado dentro de poco tiempo.

C. *Banco de Pagos Internacionales*

Instrumentos internacionales negociables

26. El Banco ha estado participando en la labor relacionada con un proyecto de ley uniforme sobre letras de cambio y pagarés internacionales, que prepara la CNUDMI[14].

D. *Comisión de las Comunidades Europeas*

Ventas a plazos

27. La labor realizada sobre esta materia se ha descrito en los informes presentados a la CNUDMI en

* Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, I, A, 5, anexo III.

** Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, I, B, 3.

[14] Para la participación de organizaciones internacionales en la preparación del proyecto de ley uniforme, véanse los documentos A/CN.9/WG.IV/WP.2, Introducción, párr. 3, nota 6, y A/CN.9/77, párr. 3, reproducidos en el presente volumen, segunda parte, II, 1 *supra*.

sus períodos de sesiones cuarto y quinto (A/CN.9/59, párr. 18 y A/CN.9/71, párr. 16).

Garantías y seguridades

28. Las etapas preliminares de la labor desarrollada en esta esfera se describen en el informe a la CNUDMI en su quinto período de sesiones (A/CN.9/71, párr. 18). La Comunidad ha publicado un estudio de derecho comparado que ha servido de base para la labor que se realiza sobre cauciones y garantías personales con el título de *Harmonization of Legislation 1971*, número 14. También se estudian actualmente, como parte de la labor preparatoria, las garantías sobre bienes muebles e inmuebles.

Arbitraje comercial

29. La Comisión ha presentado recientemente un proyecto relativo al arbitraje de controversias derivadas de la celebración y el cumplimiento de contratos públicos financiados por el Fondo Europeo de Desarrollo.

Sociedades multinacionales

30. El 29 de febrero de 1968 los seis Estados miembros iniciales de la CEE firmaron una convención sobre el reconocimiento recíproco de compañías y entidades con personalidad jurídica. Las bases jurídicas de esa Convención se hallan en el artículo 220 del Tratado por el que se instituye la Comunidad Económica Europea (Tratado de la CEE).

31. Se ha preparado un proyecto de convención sobre la fusión internacional de compañías privadas, cuya base jurídica es el artículo 220 del Tratado de la CEE.

32. El 30 de junio de 1970 se formuló una propuesta sobre una norma del Consejo acerca del estatuto de las compañías europeas privadas. La propuesta se refería al artículo 235 del Tratado de la CEE.

Representación comercial

33. Las etapas anteriores de la labor realizada en esta materia se han descrito en un informe presentado a la CNUDMI en su cuarto período de sesiones (A/CN.9/59, párr. 20). Se hallan actualmente en preparación directrices relativas al estatuto de los agentes comerciales en la Comunidad.

Quiebra

34. La labor realizada acerca de un proyecto de convención sobre la quiebra y procedimientos análogos se ha descrito en el informe presentado a la CNUDMI en su quinto período de sesiones (A/CN.9/71, párr. 17).

E. *Consejo de Europa*

Aspectos internacionales de la protección jurídica de los derechos de los acreedores

35. Esta cuestión ha sido examinada por el Comité Europeo de Cooperación Jurídica (CCJ) en su reunión de diciembre de 1972. (Las fases anteriores del proyecto se describen en los informes presentados a la CNUDMI en sus períodos de sesiones cuarto y quinto (A/CN.9/59, párr. 21, y A/CN.9/71, párr. 19.) Habiendo considerado las actividades en curso sobre la materia bajo la égida de la Comunidad Europea, el CCJ decidió no adoptar de momento una posición oficial al respecto. El Comité esperará hasta recibir un estudio en la octava Conferencia de Ministros Europeos de Justicia sobre la función futura del Consejo de Europa en esa esfera, y, en especial, los problemas planteados por la superposición de actividades de las organizaciones internacionales.

Armonización de ciertas normas sobre el lugar de pago de las obligaciones monetarias

36. En los informes presentados a la CNUDMI en anteriores períodos de sesiones se describieron las etapas anteriores de la Convención Europea sobre el Lugar de Pago de las Obligaciones Monetarias (A/CN.9/59, párr. 22, y A/CN.9/71, párr. 20). La Convención quedó abierta a la firma por los Estados miembros en mayo de 1972 y ha sido firmada por Austria, los Países Bajos y la República Federal de Alemania.

Normas uniformes sobre "plazos"

37. En los informes presentados a la CNUDMI en sus períodos de sesiones cuarto y quinto se describieron las etapas anteriores de los trabajos sobre "plazos" y cuestiones conexas (A/CN.9/59, párr. 23, y A/CN.9/71, párrs. 21 y 22). La Convención Europea sobre el Cómputo de los Plazos quedó abierta a la firma por los Estados miembros el 16 de mayo de 1972 y ha sido firmada por Austria, Francia, Bélgica, la República Federal de Alemania, Italia, Luxemburgo y Suecia.

38. También se están llevando a cabo trabajos en la esfera de la prescripción extintiva. Se ha confiado a un subcomité del CCJ el estudio a la luz del proyecto de convención de la CNUDMI sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías, del proyecto de normas relativas a la prescripción extintiva en asuntos civiles y comerciales —preparado por el subcomité del CCJ encargado de armonizar los conceptos jurídicos básicos— con miras a la posible armonización de ambos proyectos.

Reconocimiento y ejecución de fallos extranjeros en cuestiones de derecho civil y mercantil

39. En los informes presentados a la CNUDMI en sus períodos de sesiones cuarto y quinto se describieron las anteriores etapas de los trabajos de preparación de una guía sobre la práctica en esta materia (A/CN.9/59, párr. 24, y A/CN.9/71, párr. 23). Esta guía está todavía en preparación y se espera que se confíe al CCJ, en su reunión de diciembre de 1973, la tarea de examinar el texto oficial de la guía con miras a autorizar su publicación.

Armonización de las normas sobre fondos de inversión

40. En el informe presentado a la CNUDMI en sus períodos de sesiones cuarto y quinto se describieron las etapas anteriores de los trabajos en esta materia (A/CN.9/59, párr. 26, y A/CN.9/71, párr. 24). El 19 de septiembre de 1972 el Comité de Ministros adoptó la resolución 28 (72) relativa a los fondos de inversión (nacionales). El 12 de diciembre de 1972, el Comité aprobó la resolución 50 (72) relativa a las instituciones extranjeras de inversiones colectivas.

Responsabilidad de los fabricantes

41. En el informe presentado a la CNUDMI en su quinto período de sesiones se describieron las etapas anteriores de los trabajos en esta materia (A/CN.9/71,

párr. 25). El comité de expertos, establecido por el CCJ, celebró su primera reunión en noviembre de 1972. Después de un examen general del problema, el comité realizó una evaluación de todas las cuestiones que han surgido en el marco de su mandato (es decir, proponer medidas con miras a armonizar el derecho sustantivo de los Estados miembros). La tendencia general registrada en la labor de la primera reunión era favorable al establecimiento de un sistema de responsabilidad objetiva que tuviera en cuenta los intereses de los consumidores y los de los fabricantes.

F. *Consejo de Asistencia Económica Mutua (CAEM)*

Convención sobre la solución mediante el arbitraje de las controversias de derecho civil derivadas de relaciones de cooperación económica, científica y tecnológica

42. La citada convención, descrita en el informe presentado a la CNUDMI en su quinto período de sesiones (A/CN.9/71, párr. 26), fue firmada por los países miembros del CAEM en Moscú, el 26 de mayo de 1972, y ha sido ratificada por Bulgaria, la República Democrática Alemana, Hungría y Mongolia. La Convención entrará en vigor 90 días contados a partir de la fecha de depósito del quinto instrumento de ratificación.

Normas uniformes para los tribunales arbitrales

43. En enero de 1972, el Comité Ejecutivo del CAEM encomendó a la Conferencia Jurídica de representantes de países miembros del CAEM sobre cuestiones jurídicas que elaborara un proyecto de normas uniformes para los tribunales arbitrales dependientes de las cámaras de comercio de los países miembros del CAEM. Esas normas abarcarán cuestiones tales como la armonización y unificación de ciertas normas relativas a esos tribunales. Se ha preparado un primer proyecto de normas uniformes para los tribunales arbitrales. Ese proyecto incluye normas uniformes sobre las siguientes cuestiones: la competencia de los tribunales arbitrales; la organización de sus actividades; la composición de los tribunales; el orden y los plazos de prescripción respecto de los procedimientos de arbitraje; la remuneración de los árbitros; los gastos del órgano arbitral y las costas de las partes. Se prevé que el texto definitivo de normas uniformes esté listo a fines de 1973.

Disposiciones modelo sobre las condiciones de institución y las actividades de las organizaciones económicas internacionales en países miembros del CAEM

44. Las disposiciones modelo fueron preparadas por la Conferencia Jurídica de representantes de países miembros del CAEM y aprobadas en enero de 1973 por el Comité Ejecutivo. Las disposiciones modelo contienen normas uniformes sobre el establecimiento, composición, estructura organizacional, condición jurídica de los bienes y actividades económicas de las organizaciones económicas internacionales (empresas, asociaciones, juntas centrales de contabilización de pérdidas y ganancias, organizaciones de investigaciones científicas y diseño de proyectos, organizaciones de comercio exterior y otras personas jurídicas que, de conformidad con la legislación de sus países, ejercen actividades económicas en nombre propio y bajo su propia responsabilidad). Se pretende que los países miembros del CAEM tengan en cuenta las disposiciones modelo, en la medida que consideren conveniente, al establecer organizaciones económicas internacionales mediante acuerdos internacionales y al elaborar leyes nacionales sobre cuestiones relativas a la creación y las actividades de tales organizaciones.

Condiciones generales de servicios de conservación y montaje

45. En el informe presentado a la CNUDMI en su quinto período de sesiones se describieron las etapas anteriores de los trabajos del CAEM en esta esfera (A/CN.9/71, párr. 30). La Comisión Permanente de Comercio Exterior del CAEM presentó propuestas sobre este tema al Comité Ejecutivo del Consejo para su examen. Esas propuestas tienen por objeto adaptar dichas condiciones generales a la creciente demanda de servicios técnicos de las máquinas y el equipo suministrados en el comercio entre los países miembros del CAEM, especialmente mediante una definición más exacta de los derechos y obligaciones de los vendedores y compradores y la inclusión de las obligaciones de los vendedores de maquinaria y equipo con respecto a las piezas de repuesto.

Condiciones generales de entrega de mercancías entre organizaciones de los países miembros del CAEM

46. Siguiendo instrucciones del Comité Ejecutivo del CAEM, la Conferencia Jurídica continúa sus trabajos sobre la preparación de normas uniformes con respecto a la responsabilidad sustantiva de las organizaciones económicas por el incumplimiento total o parcial de las obligaciones recíprocamente asumidas; se espera que esas normas sean incluidas en las condiciones generales de entrega del CAEM de 1968.

Reglamentación internacional del transporte marítimo

47. En el informe presentado a la CNUDMI en su quinto período de sesiones se describieron las etapas anteriores de los trabajos en esta esfera (A/CN.9/71, párrs. 28 y 29). Las condiciones generales para la provisión recíproca de tonelaje marítimo para el transporte de carga en el comercio exterior de los países miembros del CAEM (elaboradas por la Conferencia de Organizaciones Fletadoras y Propietarias de Buques de Países Miembros del CAEM) fueron aprobadas en septiembre de 1972 por la Comisión Permanente de Transportes del CAEM. Las condiciones generales se aplicarán a todas las relaciones entre los departamentos o las organizaciones competentes de los países miembros del CAEM al realizar negociaciones, firmar protocolos y acuerdos, y celebrar contratos y arreglos contractuales por separado relativos a la provisión de tonelaje marítimo para el embarque de cargamentos destinados al comercio exterior después del 31 de diciembre de 1972. La Comisión Permanente de Transportes está preparando un proyecto de acuerdo multilateral relativo a la utilización conjunta de contenedores en el transporte marítimo internacional.

Protección jurídica de la propiedad intelectual

48. La Conferencia de directores de oficinas de patentes de países miembros del CAEM está elaborando un acuerdo sobre la protección jurídica de inventos, modelos industriales de utilidad pública y marcas comerciales en relación con la cooperación económica, científica y tecnológica.

G. *Comité Jurídico Interamericano (Organización de los Estados Americanos)*

Conferencia interamericana especializada en derecho internacional privado

49. En el informe presentado a la CNUDMI en su quinto período de sesiones (A/CN.9/71, párrs. 36 y 37) se describieron las etapas anteriores de la labor del Comité. La secretaría general de la Organización de los Estados Americanos está preparando la citada Conferencia, convocada por resolución AG/RES.48 (I-0/71), que se celebrará antes de 1974. Entre los temas del programa se encuentran los siguientes: compraventa internacional de productos básicos, letras de cambio, cheques y pagarés de circulación internacional, arbitraje comercial internacional y transporte marítimo internacional con especial referencia a los conocimientos de embarque[15].

H. *Banco Internacional de Cooperación Económica (IBEC)*

Pagos internacionales[16]

50. El Banco presentó información sobre las recientes modificaciones en los pagos comerciales en rublos transferibles entre los ocho países miembros del Consejo de Asistencia Económica Mutua, que también son miembros del IBEC.

I. *Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT)*

Codificación progresiva del derecho de los contratos

51. El profesor Popescu (Relator) presentó a la Junta de Gobierno del UNIDROIT en mayo de 1972 un informe preliminar sobre las posibilidades de unificar las normas de derecho relativas a la formación de los contratos y a sus condiciones de validez (documento U.D.P. 1972 —*Etudes: L— Droit des obligations*, Doc. 3). La Junta de Gobierno pidió a la secretaría del UNIDROIT que prosiguiera su investigación preliminar y elaborara un estudio de derecho comparado sobre incumplimiento de contratos y las sanciones correspondientes. Este estudio está en preparación.

Anteproyecto de Ley Uniforme sobre las condiciones de validez de los contratos de compraventa internacional de mercaderías

52. La Junta de Gobierno del UNIDROIT examinó y aprobó el citado anteproyecto de ley así como el informe explicativo preparado por el *Max-Planck Institute für ausländisches und internationales Privatrecht* (documentos U.D.P. 1972 —*Etudes* XVI/B— Doc. 20 y 21). Este proyecto, que consta de 16 artículos, es un complemento del proyecto de Ley Uniforme sobre la compraventa internacional de mercaderías y regula el régimen para evitar los errores, el fraude y las amenazas. Se distribuirá en el próximo período de sesiones de la CNUDMI.

Proyecto de Ley Uniforme sobre la protección del comprador de buena fe de mercaderías

53. El proyecto, que consta de 11 artículos, elaborado por un comité de trabajo y aprobado en 1968 por la Junta de Gobierno del UNIDROIT, contiene un conjunto de normas encaminadas a proteger al comprador de buena fe de mercaderías en el caso de que el vendedor no tenga derecho a venderlas. El texto y el informe explicativos del proyecto (Dec. U.D.P. 1968 *Etude* XLV, Doc. 37) han sido enviados a los gobiernos de los Estados miembros del UNIDROIT y se les ha invitado a expresar sus opiniones al respecto; sus observaciones serán examinadas por un comité de expertos gubernamentales, que se reunirá en junio de 1973. En caso de haber acuerdo sobre el texto revisado, se presentaría el proyecto a una conferencia diplomática para elaborar una convención.

Proyecto de Ley Uniforme sobre la representación comercial de carácter internacional en la compraventa de mercaderías

54. Este proyecto es el resultado de amplios estudios. Fue revisado por un comité de expertos gubernamentales que fusionó dos proyectos elaborados anteriormente por comités de trabajo. El proyecto comprende 37 artículos y define las relaciones jurídicas derivadas del contrato de representación comercial (incluso el contrato de "comisión") entre el representado, el representante y la parte contratante. Su ámbito de aplicación se limita a la representación comercial para la venta de mercaderías. En un futuro próximo podría convocarse a una conferencia diplomática para completar el proyecto y elaborar una convención.

Condición jurídica de los anfibios de sustentación neumática (especialmente los vehículos marinos, por ejemplo, aerodeslizadores y naviplanos)

55. El UNIDROIT ha estudiado la situación jurídica de esta cuestión en diferentes países. Se están examinando los resultados de este estudio y pronto se transmitirán a un grupo de trabajo, que presentará un programa de legislación internacional a un comité de expertos gubernamentales. El programa se elaborará con la colaboración de la Organización Consultiva Intergubernamental.

Transporte de animales vivos

56. En nombre de la CNUDMI y en el marco del Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo, la secretaría del UNIDROIT realizó un estudio de los problemas relacionados con el transporte de animales vivos y, en especial, la condiciones en que el transporte de animales vivos podría incluirse en el ámbito de aplicación de las Reglas de La Haya.

Transporte fluvial

57. El UNIDROIT, en estrecha colaboración con la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, progresa en la elaboración de convenciones sobre el transporte fluvial: el contrato de transporte de pasajeros y equipaje en la navegación interior (C.V.N.); la limitación de la responsabilidad de los porteadores marítimos (C.L.N.); el contrato de transporte de mercaderías por vías navegables interiores (C.M.N.).

[15] Para la participación en la preparación del proyecto de Ley Uniforme sobre letras de cambio y pagarés internacionales que ha emprendido la CNUDMI, véanse los documentos A/CN.9/WG.IV/WP.2, Introducción, párr. 3, nota 6, y A/CN.9/77, párr. 3, reproducidos en el presente volumen, segunda parte, II, 1 *supra*.

[16] Para la participación en la preparación del proyecto de Ley Uniforme, véase *ibid.*

Transporte por carretera

58. En nombre de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, el UNIDROIT preparó un anteproyecto de convención relativa al contrato de transporte internacional de pasajeros y equipaje por carretera (C.V.R.). Los trabajos sobre el tema que está realizando el Comité de Transportes Interiores de la CEPE se basan en ese texto.

III. Organizaciones internacionales no gubernamentales

A. *Cámara de Comercio Internacional*

Compraventa internacional de mercaderías

59. La CCI prosigue su labor sobre este tema en la forma descrita en los informes presentados a la CNUDMI en sus períodos de sesiones cuarto y quinto (A/CN.9/59, párr. 43, y A/CN.9/71, párr. 63).

Pagos internacionales

60. La CCI prosigue la labor esbozada en el informe presentado a la CNUDMI en su quinto período de sesiones (A/CN.9/71, párr. 64). Respecto de los créditos documentarios, la CCI ha terminado una primera revisión de los Usos y reglas uniformes relativos a los créditos documentarios (folleto No. 222). Los documentos se han distribuido a los comités nacionales de la CCI y a los círculos interesados no representados en la CCI por conducto de la secretaría de la CNUDMI para que los examinen y formulen observaciones.

Arbitraje comercial internacional

61. La CCI está examinando los resultados del Cuarto Congreso de Arbitraje Internacional (celebrado en Moscú en 1972) y prosigue los estudios para revisar su reglamento de conciliación y arbitraje.

Reglamentación internacional del transporte marítimo

62. En los informes presentados a la CNUDMI en sus períodos de sesiones cuarto y quinto (A/CN.9/59, párrs. 45 y 46, y A/CN.9/71, párr. 66) se describieron las anteriores etapas de la labor a este respecto. La oficina internacional de usuarios de transportes de la CCI ha transmitido su respuesta al cuestionario de la CNUDMI de junio de 1972 sobre la revisión del Convenio de Bruselas de 1924[17].

[17] La respuesta figura en el documento A/CN.9/WG.III/WP.10/Add.2.

Representación comercial

63. La CCI sigue participando en los estudios y reuniones del UNIDROIT sobre el tema.

B. *Unión Internacional de Seguros de Transportes*

Reglamentación internacional del transporte marítimo

64. La Unión participa en la labor de la CNUDMI sobre la cuestión y asiste también a las reuniones relacionadas con el tema de los períodos de sesiones de la UNCTAD, el Consejo Económico y Social y la CEPE/OCMI. Las últimas publicaciones de la Unión incluyen el *Summary of Arguments in Support of the Current System of Risk Allocation between Carrier and Cargo Owner,* del comité de responsabilidad de los porteadores (octubre de 1972), y el *Time-Bar on Cargo Claims,* del comité de prevención de la pérdida de la carga (diciembre de 1969). La Unión ha publicado además en varios idiomas "Cuadros de equivalencias prácticas" de las cláusulas de seguros sobre la carga utilizada en muchos mercados de seguros del transporte. Se espera que esta publicación será de utilidad para los bancos, los porteadores y los consignatarios, así como los gobiernos, como obra de referencia.

65. El tema de la avería general, que establece responsabilidades concretas en el seguro de transporte marítimo, ha figurado en el programa de la Unión por muchos años, y se han presentado a su conferencia anual varios informes importantes.

C. *Asociación de Derecho Internacional (ADI)*

Arbitraje comercial internacional

66. El Comité de arbitraje comercial internacional continúa trabajando en el desarrollo de métodos con el objecto de fomentar el uso de arbitraje para resolver las controversias que surjan de los contratos entre los gobiernos y las empresas extranjeras.

Inversiones extranjeras en los países en desarrollo

67. El Comité de inversiones extranjeras en los países en desarrollo ha proseguido el estudio de este tema. El texto revisado definitivo de un contrato modelo sobre el tema de la creación de empresas en países en desarrollo por capital extranjero será presentado a la 56a. Conferencia.

Aplicación extraterritorial de la legislación comercial restrictiva del comercio

68. En su 55a. Conferencia, celebrada en agosto de 1972, la ADI aprobó algunos principios de derecho internacional como directrices para resolver problemas de la toma y el ejercicio de jurisdicción por los Estados en relación con las prácticas comerciales restrictivas.

LISTA DE DOCUMENTOS DE LA CNUDMI

Documentos del sexto período de sesiones de la Comisión

Título o descripción	*Signatura del documento*
A. SERIE DE DISTRIBUCIÓN GENERAL	
Reglamentación internacional del transporte marítimo: informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su cuarto período (extraordinario) de sesiones celebrado en Ginebra, del 25 de septiembre al 6 de octubre de 1972	A/CN.9/74
Informe del Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías relativo a la marcha de los trabajos de su cuarto período de sesiones (Nueva York, 22 de enero a 2 de febrero de 1973)	A/CN.9/75
Reglamentación internacional del transporte marítimo: informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones, celebrado en Nueva York del 5 al 16 febrero de 1973	A/CN.9/76
Segundo informe del Secretario General sobre responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque	A/CN.9/76/Add.1
Pagos internacionales: títulos negociables: proyecto de Ley Uniforme sobre letras de cambio y pagarés internacionales: informe del Grupo de Trabajo sobre títulos negociables internacionales acerca de la labor de su primer período de sesiones (Ginebra, 8 a 19 de enero de 1973)	A/CN.9/77
Condiciones generales de venta y contratos tipo: informe del Secretario General	A/CN.9/78
Arbitraje comercial internacional: resumen de los comentarios de los miembros de la Comisión sobre las propuestas del Relator Especial: informe del Secretario General ..	A/CN.9/79 y Add.1
Capacitación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional: informe del Secretario General	A/CN.9/80
Creación de una unión para el *"jus commune"* en materia de Comercio internacional; análisis de los comentarios y observaciones de los gobiernos: informe del Secretario General..	A/CN.9/81
Actividades en curso de las organizaciones internacionales en relación con la armonización y la unificación del derecho mercantil internacional: informe del Secretario General	A/CN.9/82
Empresas multinacionales: nota del Secretario General	A/CN.9/83
Programa provisional; anotaciones al programa provisional; calendario provisional de sesiones: nota del Secretario General	A/CN.9/84
Actas resumidas del sexto período de sesiones de la Comisión	A/CN.9/SR.125 a 142

Título o descripción	*Signatura del documento*
B. Serie de distribución limitada	
Pagos internacionales: revisión de los Usos y Reglas Uniformes relativos a los créditos documentarios: nota del Secretario General	A/CN.9/L.23
Reglas uniformes relativas a la validez de los contratos de compraventa internacional de mercaderías: nota del Secretario General ..	A/CN.9/L.24
C. Serie de distribución reservada	
Proyecto de informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones (2 a 13 de abril de 1973)	A/CN.9/VI/CRP.1 y Add.1 a 9
Arbitraje comercial internacional: propuesta del Grupo de Redacción	A/CN.9/VI/CRP.2
D. Serie de información	
Lista de delegaciones	A/CN.9/INF.5

Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías, cuarto período de sesiones

A. Documentos de trabajo	
Análisis de las observaciones y propuestas de los gobiernos sobre los artículos 56 a 70 de la Ley Uniforme sobre la compraventa internacional de mercaderías (LUCI): nota del Secretario General	A/CN.9/WG.2/WP.15
Texto de las observaciones y propuestas de los representantes de los miembros del Grupo de Trabajo sobre los artículos 56 a 70 de la LUCI	A/CN.9/WG.2/WP.15/Add.1
Obligaciones del vendedor en la compraventa internacional de mercaderías: consolidación de la labor realizada por el Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías y soluciones que se sugieren para los problemas por resolver: informe del Secretario General	A/CN.9/WG.2/WP.16
Texto de los estudios y propuestas de los representantes de la URSS, Japón y Austria relativos a determinadas obligaciones del vendedor	A/CN.9/WG.2/WP.16/Add.1
Observaciones del representante de Hungría sobre los artículos 24 a 32 de la LUCI	A/CN.9/WG.2/WP.16/Add.2 y Corr.1.
B. Serie de distribución reservada	
Programa provisional	A/CN.9/WG.2/R.1
Enmiendas presentadas por Noruega para la revisión del capítulo III de la LUCI	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.1
Enmiendas propuestas por Noruega para la revisión del capítulo IV de la LUCI	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.2
Noruega: proyecto provisional de consolidación de las disposiciones sobre sanciones generalmente aplicables al incumplimiento por el vendedor (basado en el documento A/CN.9/WG.2/WP.16, páginas 57 a 61) ..	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.3

Título o descripción	*Signatura del documento*
Autriche et France: Proposition tendant à modifier le texte français du project d'article 33 (A/CN.9/WG.2/WP.16, pág. 22)	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.4*
Incorporación del artículo 36 en el artículo 33 de la LUCI (propuesta del Grupo de Redacción VI)	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.5
Artículo 42 (propuesta del Grupo de Redacción VI)	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.6
Estados Unidos de América: propuestas relativas al artículo 33	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.7
Artículo 35 (propuesta del Grupo de Redacción III)	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.8/Rev.1
Artículo 46 (propuesta del Grupo de Redacción VIII)	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.9
Artículo 39 (propuesta del Grupo de Redacción V)	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.10
Artículo 57 (propuesta del Grupo de Redacción IX)	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.11
Informe del Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías relativo a la marcha de los trabajos de su cuarto período de sesiones	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.12 y Add.1, 2 y 3.
Artículo 57 (propuesta presentada por el representante de México y el Observador por la Conferencia de La Haya)	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.13
Artículos 43 y 44 (propuesta del Grupo de Redacción VII)	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.14
Lista de participantes	A/CN.9/WG.2/IV/CRP.15

Grupo de Trabajo sobre títulos negociables internacionales, primer período de sesiones

A. Documentos de trabajo

Programa provisional	A/CN.9/WG.IV/WP.1
Proyecto de Ley Uniforme sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales, con comentarios: informe del Secretario General	A/CN.9/WG.IV/WP.2

B. Serie de distribución reservada

Examen de proyecto de ley uniforme sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales: documento de trabajo preparado por la Secretaría	A/CN.9/WG.IV/R.1
Proyecto de informe del Grupo de Trabajo sobre títulos negociables internacionales acerca de la labor de su primer período de sesiones	A/CN.9/WG.IV/CRP.1 y Add.1
Excepciones existentes contra el tenedor protegido	A/CN.9/WG.IV/CRP.2

* En francés únicamente.

Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo, períodos de sesiones cuarto y quinto

Título o descripción	*Signatura del documento*
A. Documentos de trabajo	
Cuarto período de sesiones	
Planteamientos de las decisiones básicas en la política de distribución de los riesgos entre el propietario de la carga y el porteador— Documento de Trabajo de la Secretaría	A/CN.9/WG.III/WP.6
Cláusulas de arbitraje — Documento de Trabajo preparado por la Secretaría	A/CN.9/WG.III/WP.7
Programa provisional y anotaciones	A/CN.9/WG.III/WP.8
Quinto período de sesiones	
Memorando sobre la estructura de un posible nuevo convenio sobre el transporte de mercancías por mar presentado por la delegación de Noruega	A/CN.9/WG.III (V)/WP.9
Respuestas al segundo cuestionario sobre conocimientos de embarque presentadas por los gobiernos y las organizaciones internacionales para su examen por el Grupo de Trabajo	A/CN.9/WG.III/WP.10/Add.1 y 2
B. Serie de distribución reservada	
Cuarto período de sesiones	
Memorando sobre la estructura de un posible nuevo convenio sobre el transporte de mercancías por mar, presentado por la delegación de Noruega	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.1
Enmienda propuesta por Francia	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.2
Nuevo texto de los artículos 3 y 4, propuesta de los Estados Unidos	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.3
Enmienda propuesta por Noruega	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.4
Enmiendas propuestas por Egipto	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.5
Decisiones del Grupo de Redacción	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.6
Variantes de textos relativos a la carga de la prueba	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.7
Proyecto de informe del Grupo de Redacción: responsabilidad del porteador	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.8
Texto propuesto por la delegación de Bélgica..	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.9
Textos propuestos por Francia: arbitraje	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.10
Listas de participantes	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.11
Parte II del proyecto de informe del Grupo de Redacción: cláusulas de arbitraje	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.12
Proyecto de informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su cuarto período (extraordinario) de sesiones	A/CN.9/WG.III (IV)/CRP.15 y Add.1 a 3.
Quinto período de sesiones	
Determinación de problemas en materia de conocimientos de embarques marítimos cuyo estudio podría profundizarse: informe del Secretario General	A/CN.9/WG.III/R.1
Programa provisional y anotaciones	A/CN.9/WG.III/R.2

Título o descripción	*Signatura del documento*
Propuesta presentada por el Japón	A/CN.9/WG.III (V)/CRP.1
Documento presentado por la delegación de Noruega: principios para el transbordo y la sustitución	A/CN.9/WG.III (V)/CRP.2
Proyectos de disposición I: limitación de la responsabilidad	A/CN.9/WG.III (V)/CRP.3
Comentarios de: Cámara de Comercio Internacional, Cámara Naviera Internacional, Unión Internacional de Seguros de transportes y Comité Marítimo Internacional, con respecto a las circunstancias en las que según la Comisión podrían no respetarse las limitaciones	A/CN.9/WG.III (V)/CRP.4
Parte I del informe del Grupo de Trabajo: limitación unitaria de responsabilidad	A/CN.9/WG.III (V)/CRP.5
Propuesta presentada por el Japón	A/CN.9/WG.III (V)/CRP.6
Proyecto de informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones	A/CN.9/WG.III (V)/CRP.8 y Add.1 a 5
Segunda parte del informe del Grupo de Redacción: transbordo	A/CN.9/WG.III (V)/CRP.9
Tercera parte del informe del Grupo de Redacción: plazo de prescripción	A/CN.9/WG.III (V)/CRP.10
Propuesta de la delegación de Francia: plazo de prescripción	A/CN.9/WG.III (V)/CRP.11
Propuesta de los Estados Unidos relativa al transbordo	A/CN.9/WG.III (V)/CRP.12
Observaciones de la Unión Internacional de Seguros del Transporte apoyadas por la Cámara de Comercio Internacional, sobre los "plazos de prescripción"	A/CN.9/WG.III (V)/CRP.13

BIBLIOGRAFIA

BERLINGIERI, Verso la fine della Carvenzione di Bruxelles sulla polizza di carico, 73 *Diritto Marittimo* 283 (1971)

BLOM, Förenta Nationernas kommission för internationell handelsrätt, *Särtryck ur Svensk Juristtidning*, Vol. 1973, pág. 167

CĂPĂŢÎNĂ, Contribuţia Organizaţiei Naţiunilor Unite la dezvoltarea progressiva a dreptului commercial international, 17 *Studii şi Cercetări Juridice* 135 (1972)

FARNSWORTH, UNCITRAL and the progressive development of international trade, Law and International Trade (*Festschrift* en honor de Clive M. Schmitthoff. Frankfort, Athenäum Verlag, 1973), pág. 145

GOLDSTAJN, The new law merchant reconsidered, Law and International Trade (*Festschrift* en honor de Clive M. Schmitthoff), pág. 171

GRAHAM and CHRISPEELS, Revision of the Hague Rules, 7 *Journal of World Trade Law* 252 (1973)

International Legislation on Shipping, Asian African Legal Consultative Committee, Report of the eleventh session (Accra, 1970), pág. 283

JAKUBOWSKI, The autonomy of international trade law and its influence on the interpretation and application of its rules, Law and International Trade (*Festschrift* en honor de Clive M. Schmitthoff), pág. 207

LIESECKE, Der internationale Wechsel, *Wirtschafts-Wertpapier und Bankrecht*, No. 16, abril de 1973, pág. 442

MEZNERICS, Law of Banking in East-West Trade (Chapter XVII: A brief survey on the work of UNCITRAL in the field of international payments) Budapest, Academia Húngara de Ciencias Sijthoff (Leyden)/Oceana Publ. Inc. (Nueva York), 1973

———, Participación de los países socialistas en la labor de la CCI para la unificación de las reglamentaciones relativas a los créditos documentarios y a las garantías (en húngaro). *Külgazdaság*, No. 4, 1972

———, Actividades y resultados obtenidos en la unificación regional y universal del derecho relativo a los pagos internacionales (en húngaro) *Jogtudományi Közlöny*, No. 5, 1973; en inglés en *Questions of International Law*. Budapest, Academia Húngara de Ciencias capítulo húngaro de la Asociación de Derecho Internacional, 1973–1974

NESTOR, Commission des Nations Unies pour le Droit Commercial International—Projet de Convention sur la Prescription en Matière de Vente Internationale d'Objets mobiliers corporels, Law and International Trade (*Festschrift* en honor de Clive M. Schmitthoff), pág. 291

Report of the United Nations Commission on International Trade Law (fifth session 1972), 1. *Australian Business Law Review* 67 (1973) vol. 1972, pág. 67

RODIÈRE, CNUCED et CNUDCI devant le droit maritime: un exemple de leur travail 24 *Droit Maritime Français* 3–7 (1972)

SCHINNERER, Noch einmal zu den Regeln über ein neues Wertpapier für den internationalen Handel, 12 *Zeitschrift für Rechtsvergleichung* 261 (1971)

———, Zum Entwurf eines einheitliches Gesetzes über ein Wertpapier für den internationalen Handel, 13 *Zeitschrift für Rechtsvergleichung* 277 (1972)

STARKE, United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL), 47 *Australian Law Journal* 52 (1973)

UNCITRAL revision of the Hague Rules, 5 *Journal of World Trade Law* 577 (1971)

VILUS, Unificación del derecho relativo a la venta internacional por las convenciones internacionales (en Serbo-Croata, con resumen en inglés), 18 *Jugoslavenska Revija za Medunarodno* 30 (1971)

WHEBLE, Uniform customs and practice for documentary credits—1971—revision, 4 *Cornell International Law Journal* 97 (1971)