Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional

ANUARIO

Volumen V: 1974

NACIONES UNIDAS
Nueva York, 1976

NOTA

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

A/CN.9/SER.A/1974

PUBLICACION DE LAS NACIONES UNIDAS

Número de venta : S.75.V.2

Precio: 10,00 dólares de los EE. UU.
(o su equivalente en la moneda del país)

INDICE

Página

INTRODUCCIÓN v

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

I. SEXTO PERÍODO DE SESIONES (1973); OBSERVACIONES Y DECISIONES RELACIONADAS CON EL INFORME DE LA COMISIÓN 3

A. Pasajes del informe de la Junta de Comercio y Desarrollo: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 26 de octubre de 1972 a 11 de septiembre de 1973 3

B. Asamblea General: informe de la Sexta Comisión (A/9408) 4

C. Resoluciones 3104 (XXVIII) y 3108 (XXVIII), aprobadas por la Asamblea General el 12 de diciembre de 1973 11

II. SÉPTIMO PERÍODO DE SESIONES (1974) 13

A. Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su séptimo período de sesiones (Nueva York, 13 a 17 de mayo de 1974) (A/9617) 13

B. Lista de documentos pertinentes no reproducidos en el presente volumen 26

Segunda parte. Estudios e informes sobre cuestiones concretas

I. COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERÍAS 31

1. Informe del Grupo de Trabajo sobre la Compraventa Internacional de Mercaderías acerca de la labor realizada en su quinto período de sesiones (Ginebra, 21 de enero a 1° de febrero de 1974) (A/CN.9/87) 31

2. Textos revisados de las disposiciones de la Ley Uniforme sobre la Compraventa Internacional de Mercaderías que fueron aprobadas, u objeto de aplazamiento para examen ulterior, por el Grupo de Trabajo sobre la Compraventa Internacional de Mercaderías en sus cinco primeros períodos de sesiones (A/CN.9/87, anexo I) 54

3. Texto de las observaciones y propuestas de los representantes sobre los artículos 56 a 70 (A/CN.9/87, anexo II) 64

4. Textos de las observaciones y propuestas de los representantes sobre los artículos 71 a 101 (A/CN.9/87, anexo III) 69

5. Informe del Secretario General sobre las cuestiones que plantean los capítulos IV a VI de la Ley Uniforme sobre la Compraventa Internacional de Mercaderías (A/CN.9/87, anexo IV) 84

6. Lista de documentos pertinentes no reproducidos en el presente volumen 100

II. PAGOS INTERNACIONALES 102

1. Informe del Grupo de Trabajo sobre títulos negociables internacionales acerca de la labor realizada en su segundo período de sesiones (Nueva York, 7 a 18 de enero de 1974) (A/CN.9/86) 102

2. Lista de documentos pertinentes no reproducidos en el presente volumen 117

Página

III. REGLAMENTACIÓN INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO 118

1. Informe del Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo acerca de la labor realizada en su sexto período de sesiones (Ginebra, 4 a 20 de febrero de 1974) (A/CN.9/88) 118
2. Informe del Secretario General; tercer informe sobre responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque (A/CN.9/88/Add.1) 147
3. Estudio sobre el transporte de animales vivos (A/CN.9/WG.III/WP.11) 175
4. Lista de documentos pertinentes no reproducidos en el presente volumen 200

IV. RATIFICACIÓN DE CONVENCIONES RELATIVAS AL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL O ADHESIÓN A LAS MISMAS 202

Informe del Secretario General (A/CN.9/91) 202

V. ACTIVIDADES DE OTRAS ORGANIZACIONES 206

Informe del Secretario General sobre las actividades en curso de las organizaciones internacionales en relación con la armonización y la unificación del derecho mercantil internacional (A/CN.9/94 y Add.1 y 2) 206

Tercera parte. Anexos

I. TEXTOS ADOPTADOS POR LA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE LA PRESCRIPCIÓN EN LA COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERÍAS (20 de mayo a 14 de junio de 1974) 221

A. Acta final (A/CONF.63/14 y Corr.1) 221
B. Convención sobre la Prescripción en Materia de Compraventa Internacional de Mercaderías (A/CONF.63/15) 222

II. MATERIALES BIBLIOGRÁFICOS Y LISTA DE DOCUMENTOS 227

A. Recopilación de bibliografías de derecho mercantil internacional (A/CN.9/L.25) 227
B. Bibliografías sobre la CNUDMI y su labor 253
C. Lista de documentos de la CNUDMI 255

INTRODUCCION

El presente volumen es el quinto de la serie de anuarios de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI)[1]. El cuarto volumen abarcaba el período comprendido entre mayo de 1972 y el final del sexto período de sesiones de la Comisión, en abril de 1973. El presente volumen abarca el período comprendido entre mayo de 1973 y el final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Prescripción en la Compraventa Internacional de Mercaderías, en junio de 1974.

El presente volumen se compone de tres partes. La primera parte completa la presentación de los documentos relativos al informe de la Comisión sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones, mediante la incorporación de documentos que no estaban disponibles cuando se preparó el manuscrito del cuarto volumen, como el referente a las medidas adoptadas por la Asamblea General. La primera parte contiene también el informe de la Comisión sobre la labor realizada en su séptimo período de sesiones, celebrado en Nueva York en mayo de 1974.

La segunda parte reproduce los documentos considerados por la Comisión en su séptimo período de sesiones. Entre esos documentos figuran los informes de los tres grupos de trabajo de la Comisión, que se ocupan respectivamente de la compraventa internacional de mercaderías, los títulos negociables internacionales y la reglamentación internacional del transporte marítimo, así como los comentarios y las propuestas de los gobiernos y los informes del Secretario General.

La tercera parte contiene, a modo de anexos, el Acta Final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Prescripción en la Compraventa Internacional de Mercaderías, que se celebró en la Sede de las Naciones Unidas, en Nueva York, del 20 de mayo al 15 de junio de 1974, y el texto de la Convención sobre la Prescripción en la Compraventa Internacional de Mercaderías, aprobado por la Conferencia. En la tercera parte figura también una compilación de materiales bibliográficos proporcionados por miembros de la Comisión, una bibliografía de trabajos recientes relacionados con la labor de la Comisión, preparada por la Secretaría, y una lista de documentos de la CNUDMI.

---

[1] *Anuario de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional* (denominado en adelante 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); *volumen III: 1972* (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.73.V.6), y *volumen IV: 1973* (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.74.V.3).

I. SEXTO PERIODO DE SESIONES (1973); OBSERVACIONES Y DECISIONES RELACIONADAS CON EL INFORME DE LA COMISION

A. Pasajes del informe de la Junta de Comercio y Desarrollo: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 26 de octubre de 1972 a 11 de septiembre de 1973*

"K. *Problemas particulares del comercio y el desarrollo: desarrollo progresivo del derecho mercantil internacional — sexto informe anual de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (tema 10 del programa)*

"554. La Junta examinó este tema en la 374a. sesión, celebrada el 30 de agosto de 1973. La Junta tuvo ante sí el informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones[89].

"555. El representante de un país desarrollado de economía de mercado tomó nota con satisfacción del informe de la CNUDMI sobre su sexto período de sesiones y se mostró satisfecho de la constructiva labor llevada a cabo por la Comisión en la importante esfera del derecho mercantil internacional.

"556. El representante de un país en desarrollo dijo que, en países como el suyo, para promover el crecimiento económico y la justicia social era necesaria la entrada en el sistema económico de un gran número de nuevos empresarios, lo cual hacía que la codificación, la simplificación y la armonización del derecho mercantil internacional revistieran particular importancia para los países en desarrollo, ya que facilitarían la asimilación al sistema comercial internacional de nuevos comerciantes relativamente inexpertos. En lo relativo a los métodos de trabajo de la Comisión, apoyó la decisión de ésta de concentrar su actividad en cuatro asuntos de interés prioritario; elogió el criterio de la Comisión de aprobar las decisiones por consenso y refrendó la idea de establecer pequeños grupos de trabajo que se ocuparan de temas específicos a la vez que sugería que esos grupos sólo presentaran informes sobre la marcha de sus trabajos a la Comisión. Refiriéndose a los cuatro asuntos prioritarios, recalcó la importancia de elaborar condiciones generales uniformes de venta y contratos normalizados aplicables al comercio de una amplia gama de productos y la de redactar una ley uniforme relativa a los instrumentos utilizados para efectuar pagos internacionales; expresó el deseo de que aumentaran las adhesiones a la Convención de las Naciones Unidas de 1958 sobre el reconocimiento y la ejecución de sentencias arbitrales extranjeras[90], y apoyó los trabajos que se estaban llevando a cabo acerca de la reglamentación internacional de transporte marítimo.

"557. El representante de otro país en desarrollo, hablando en nombre de los países africanos miembros del Grupo de los Setenta y Siete, puso de relieve que si bien en el párrafo 85 del informe de la Comisión se decía que la decisión relativa al arbitraje comercial internacional había sido aprobada por unanimidad, en el párrafo siguiente se hacía referencia a las reservas formuladas por algunos representantes respecto del párrafo 2 de tal decisión. El Grupo africano estimaba, por consiguiente, que no había habido consenso en la Comisión. Los representantes de los países africanos miembros de la Comisión habían formulado reservas acerca del párrafo 2 de la decisión porque consideraban que al invitar a la Comisión Económica para Europa a que señalara a la atención de los Estados la Convención Europea sobre Arbitraje Comercial Internacional de 21 de abril de 1961, la CNUDMI fomentaba la unificación del derecho mercantil regional oponiéndolo al derecho mercantil internacional. Aunque los países africanos consideraban que la Convención Europea de 1961 era en sí misma un excelente instrumento de arbitraje, estimaban que reflejaba la opinión de sólo una parte de la comunidad internacional, y sus disposiciones podrían no ser aplicables a otras regiones. Mantenían, por lo tanto, sus reservas acerca de esa decisión y proponían que la Convención se presentara a las otras comisiones económicas regionales para su estudio antes de que pudiera adoptarse como instrumento jurídico internacional.

"*Decisión de la Junta*

"558. En la misma sesión la Junta tomó nota con satisfacción del informe de la CNUDMI sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones y señaló a la atención de la Asamblea General las observaciones hechas al respecto por los representantes que participaron en el debate sobre este tema."

---

* *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo octavo período de sesiones, Suplemento No. 15* (A/9015/Rev.1).

[89] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo octavo período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/9017). Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, primera parte, II.A."

[90] Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 330, No. 4739."

B. Asamblea General: informe de la Sexta Comisión (A/9408)*

INDICE

	Párrafos
I. INTRODUCCIÓN	1–4
II. PROPUESTA	5–8
III. DEBATE	9–51
A. Observaciones generales	10–12
B. Métodos de trabajo de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional	13–20
C. Compraventa internacional de mercaderías	21–23
D. Pagos internacionales	24–30
E. Reglamentación internacional del transporte marítimo	31–33
F. Arbitraje comercial internacional	34–38
G. Formación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional	39–42
H. Empresas multinacionales	43–44
I. Creación de una unión para el "*jus commune*" en materia de comercio internacional	45–48
J. Labor futura	49–51
IV. VOTACIÓN	52–53
V. RECOMENDACIÓN DE LA SEXTA COMISIÓN	54

I. INTRODUCCIÓN

1. En su 2123a. sesión plenaria, celebrada el 21 de septiembre de 1973, 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 sexto período de sesiones"[1] como tema 92 en el programa de su vigésimo octavo 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 1425a. a 1430a., celebradas del 29 de octubre al 6 de noviembre de 1973; 1438a. y 1440a., celebradas el 14 y 16 de noviembre, y 1445a. a 1448a., celebradas del 23 al 27 de noviembre de 1973.

3. En la 1425a. sesión, celebrada el 29 de octubre de 1973, el Sr. László Réczei (Hungría), Vicepresidente de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) en su sexto período de sesiones, presentó el informe de la Comisión sobre la labor realizada en dicho período[2]. La Sexta Comisión dispuso también de una nota del Secretario General (A/C.6/L.901), en la que figuraban las observaciones de la Junta de Comercio y Desarrollo de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) sobre el informe de la CNUDMI.

4. En la 1456a. sesión, celebrada el 6 de diciembre, 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 92 del programa. Después de referirse al párrafo *f*) del anexo a la resolución 2292 (XXII) de la Asamblea General, de 8 de diciembre de 1967, el Relator informó a la Comisión de las consecuencias financieras de la cuestión. En la misma sesión, la Comisión decidió que, habida cuenta de la índole del asunto, el informe sobre el tema 92 del programa debía incluir un resumen de las principales corrientes de opinión manifestadas durante el debate.

II. PROPUESTA

5. En la 1438a. sesión, celebrada el 14 de noviembre de 1973, el representante de Ghana presentó un proyecto de resolución patrocinado por *Afganistán, Alemania (República Federal de), Camerún, Checoslovaquia, Ghana, Grecia, Guyana, Hungría* y *Kenia* (A/C.6/L.952), cuyo texto era del tenor siguiente:

"*La Asamblea General*,

"*Habiendo examinado* el informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones[3],

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

"*Recordando asimismo* sus resoluciones 2421 (XXIII), de 18 de diciembre de 1968; 2502 (XXIV), de 12 de noviembre de 1969; 2635

---

* 10 de diciembre de 1973, *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo octavo período de sesiones, Anexos*, tema 92 del programa.

[1] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo octavo período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/9017); Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, 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; Anuario de la CNUDMI, vol. I: 1968-1970, segunda parte, I, B.2.

[3] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo octavo período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/9017); Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, tercera parte, II, A.

(XXV), de 12 de noviembre de 1970; 2766 (XXVI), de 17 de noviembre de 1971, y 2928 (XXVII), de 28 de noviembre de 1972, referentes a los informes de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en sus períodos de sesiones primero, segundo, tercero, cuarto y quinto,

"*Reafirmando su convicción* de que la armonización y la unificación progresivas del derecho mercantil internacional, al reducir o eliminar obstáculos de carácter jurídico que se oponen al comercio internacional, en especial los que afectan a los países en desarrollo, contribuirán notablemente a la cooperación económica universal entre todos los Estados sobre una base de igualdad y a la eliminación de la discriminación en el comercio internacional y, por tanto, al bienestar de todos los pueblos,

"*Convencida* de que una más amplia participación de los Estados en la labor de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional fomentará el progreso de la labor de la Comisión,

"*Teniendo presente* que la Junta de Comercio y Desarrollo, en su 13° período de sesiones, tomó nota con reconocimiento del informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional[4],

"1. *Toma nota con reconocimiento* del informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones;

"2. *Encomia* a la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional por los progresos logrados en su labor y por sus esfuerzos por aumentar la eficiencia de sus métodos de trabajo;

"3. *Pide* a la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional que, cada vez que la Comisión lo estime adecuado, incorpore los informes o resúmenes de los informes de sus Grupos de Trabajo a los informes sobre la labor de sus futuros períodos de sesiones;

"4. *Advierte con satisfacción* la decisión de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional de organizar, 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 una comprensión más amplia del derecho mercantil internacional, y de solicitar contribuciones voluntarias de los gobiernos, las organizaciones internacionales y las fundaciones para financiar los gastos de viaje y las dietas de los participantes procedentes de los países en desarrollo;

"5. *Invita* a los Estados que no hayan ratificado la Convención de las Naciones Unidas 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;

"6. *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 ha decidido atribuir prioridad, es decir, la compraventa internacional de mercaderías, los pagos internacionales, el arbitraje comercial internacional y la reglamentación internacional del transporte marítimo;

"*b*) Acelere sus trabajos sobre formación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional, prestando especial atención a la promoción y la enseñanza del derecho mercantil internacional en las universidades, teniendo en cuenta los intereses especiales de 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 y teniendo en cuenta los problemas especiales de los países sin litoral;

"*e*) Mantenga en estudio su programa y métodos de trabajo con miras a aumentar la eficiencia de su labor;

"7. *Invita* a la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional a considerar la conveniencia de preparar normas uniformes sobre la responsabilidad jurídica de los productores por el daño causado por sus productos que están destinados a la venta o la distribución internacionales o son objeto de éstas, teniendo en cuenta la viabilidad y el momento más oportuno para ello en vista de los demás temas de su programa de trabajo;

"8. *Decide* aumentar de veintinueve a treinta y cinco el número de miembros de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional de conformidad con las siguientes normas:

"*a*) Los seis miembros adicionales de la Comisión serán elegidos por la Asamblea General para un período de seis años, salvo lo dispuesto en el inciso *c*) del párrafo 8 de la presente resolución;

"*b*) Al elegir los miembros adicionales, la Asamblea se ajustará a la siguiente distribución de puestos:

i) Dos para Estados de Africa;
ii) Uno para Estados de Asia;
iii) Uno para Estados de la Europa oriental;
iv) Uno para Estados de América Latina;
v) Uno para Estados de la Europa occidental y otros Estados;

"*c*) Los mandatos de tres miembros adicionales elegidos en la primera elección, que se realizará en el vigésimo octavo período de sesiones de la Asamblea General, expirará en un plazo de tres años. El Presidente de la Asamblea General designará por sorteo a esos miembros, eligiendo un miembro de los Estados africanos y dos miembros de otras regiones;

"*d*) Los miembros adicionales elegidos en la primera elección ocuparán sus puestos el 1° de enero de 1974;

"*e*) Las disposiciones de los párrafos 3 a 5 de la resolución 2205 (XXI) se aplicarán también a los miembros adicionales;

[4] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo octavo período de sesiones, Suplemento No. 15* (A/9015/Rev.1), párr. 558; véase *supra*, sección A.

"9. *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 octavo período de sesiones de la Asamblea General acerca del informe de la Comisión sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones."

6. En la misma sesión, el representante de la *Argentina* propuso oralmente una enmienda al proyecto de resolución. El texto de la enmienda era el siguiente:

"Insértese después del inciso *a*) del párrafo 6 del proyecto de resolución el inciso adicional siguiente:

"*b*) Siga examinando los problemas jurídicos que plantean los diferentes tipos de empresas multinacionales, de conformidad con la decisión adoptada al respecto por la Comisión en su sexto período de sesiones;",

y vuélvanse a numerar en consecuencia los incisos del párrafo 6."

7. En la 1440a. sesión, celebrada el 16 de noviembre, el representante de *Ghana* presentó un proyecto de resolución revisado patrocinado por los mismos países (A/C.6/L.952/Rev.1), que incluía la enmienda propuesta por el representante de la Argentina.

8. En la misma sesión, el representante de *Kuwait* propuso oralmente una enmienda al proyecto de resolución. El texto de la enmienda era del tenor siguiente:

"Modifíquese el párrafo 8 del proyecto de resolución para que diga lo siguiente:

"*Decide* aumentar de 29 a 36 el número de miembros de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional de conformidad con las siguientes normas:

"*a*) Los siete miembros adicionales de la Comisión serán elegidos por la Asamblea General para un período de seis años, salvo lo dispuesto en el inciso *c*) *infra*;

"*b*) Al elegir los miembros adicionales, la Asamblea se ajustará a la siguiente distribución de puestos:

i) Dos para Estados de Africa;
ii) Dos para Estados de Asia;
iii) Uno para Estados de la Europa oriental;
iv) Uno para Estados de América Latina;
v) Uno para Estados de la Europa occidental y otros Estados;

"*c*) Los mandatos de tres miembros adicionales elegidos en la primera elección, que se realizará en el vigésimo octavo período de sesiones de la Asamblea General, expirará en un plazo de tres años. El Presidente de la Asamblea General designará por sorteo a esos miembros, eligiendo un miembro de los elegidos para los Estados africanos, un miembro de los elegidos para los Estados asiáticos y un miembro de los elegidos para otras regiones;

"*d*) Los miembros adicionales elegidos en la primera elección ocuparán sus puestos el 1° de enero de 1974;

"*e*) Las disposiciones de los párrafos 3 a 5 de la resolución 2205 (XXI) se aplicarán también a los miembros adicionales;".

III. Debate

9. En las secciones A a J *infra* se resumen las principales tendencias de las opiniones expresadas en la Sexta Comisión. Las secciones A y B se refieren a observaciones generales sobre el papel y funciones de la Comisión y sus métodos de trabajo. Las secciones siguientes, relativas a los distintos temas examinados en el sexto período de sesiones de la Comisión, se distribuyen bajo los siguientes epígrafes: compraventa internacional de mercaderías (sección C), pagos internacionales (sección D), reglamentación internacional del transporte marítimo (sección E), arbitraje comercial internacional (sección F), formación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional (sección G), empresas multinacionales (sección H), creación de una unión para el *jus commune* en materia de comercio internacional (sección I) y labor futura (sección J).

A. *Observaciones generales*

10. Muchos representantes destacaron la importancia de la labor de la Comisión pues la creación de normas uniformes eficaces que rijan el comercio internacional fomentaría el desarrollo de relaciones comerciales y económicas equitativas entre los países desarrollados y en desarrollo y entre países con diferentes sistemas sociales y económicos. A este respecto, se dijo que en la actualidad existían condiciones favorables para un marcado aumento del comercio internacional y una aplicación más amplia de la división internacional del trabajo y, en consecuencia, que debía considerarse la futura orientación de la labor de la Comisión. Por otra parte, se dijo también que la Comisión debía seguir centrando su atención en la armonización y unificación de las cuestiones jurídicas que se planteaban en el comercio internacional y evitar los problemas más amplios que podían surgir de las relaciones comerciales internacionales.

11. La mayoría de los representantes elogiaron a la Comisión por la labor que había realizado durante sus seis primeros años. Se observó que la labor de la Comisión era muy compleja, porque la unificación debía tener en cuenta los diferentes sistemas jurídicos y económicos del mundo y las actuales prácticas del comercio internacional.

12. Algunos representantes de países en desarrollo dijeron que era esencial que la Comisión fomentase el comercio internacional mediante leyes que reflejasen la necesidad que sentían esos países de participar justa y equitativamente en los beneficios de ese comercio.

B. *Métodos de trabajo de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional*

13. La mayoría de los representantes elogiaron a la Comisión por los métodos de trabajo que había desarrollado. Se hizo especial referencia a la labor preparatoria realizada por la secretaría de la Comisión, en consulta con organizaciones internacionales e instituciones comerciales interesadas en los casos necesarios, y al empleo de grupos de trabajo en los que se utilizó eficazmente la experiencia de los representantes de la Comisión.

14. Algunos representantes expresaron su preocupación por el ritmo del adelanto de la labor de la

Comisión y opinaron que la Comisión debía revisar su programa y métodos de trabajo.

15. Con respecto al programa de trabajo de la Comisión, se sugirió que la Comisión decidiese un orden de prioridad para los temas incluidos en su programa, que intensificase su labor en unos pocos temas y que tal vez estableciese plazos para su terminación. Varios representantes consideraron que no debía pedirse a la Comisión que iniciase ninguna nueva labor por el momento. Se dijo también que, por la importancia que tenía el establecimiento de normas uniformes para el comercio internacional, debía alentarse a la Comisión a ocuparse de un mayor número de temas que los que estaban ya incluidos en su programa de trabajo.

16. Con respecto a los métodos de trabajo de la Comisión, se dijo que era esencial que la Comisión tratase de contar, siempre que fuese posible, con la ayuda de expertos procedentes de círculos comerciales y bancarios a fin de asegurarse de que las disposiciones de las leyes uniformes reflejaban la práctica del comercio internacional. Algunos representantes opinaron que, a fin de lograr resultados más rápidos, convenía autorizar a los grupos de trabajo a celebrar períodos de sesiones más largos o nombrar pequeños comités preparatorios, representativos de los diferentes sistemas jurídicos y económicos, que prepararían proyectos de textos y observaciones y los presentarían a los grupos de trabajo.

17. Un representante suscitó la cuestión de las relaciones entre la Comisión y su secretaría y manifestó que la Comisión debía evitar su práctica actual de solicitar a la secretaría que realizase labores que caían dentro de la esfera de competencia de la propia Comisión. Sin embargo, otros representantes consideraron que la secretaría de la Comisión había desempeñado un papel indispensable en la labor de la Comisión y prestado un valioso servicio en la preparación de informes y de proyectos de textos para su examen por la Comisión.

18. Varios representantes comentaron con aprobación la decisión y práctica de la Comisión de proceder, siempre que fuera posible, por consenso. Se dijo que la constante aplicación de ese principio ayudaría notablemente a garantizar el feliz resultado de la labor legislativa de la Comisión. Un representante declaró que debía abandonarse el principio del consenso; no era un método de trabajo enteramente necesario, y el consenso en la Comisión, con su número relativamente limitado de miembros, no entrañaba necesariamente un consenso universal. A este respecto, se dijo también que la Comisión podría acelerar considerablemente su labor si presentase variantes de textos en vez de textos respecto de los cuales se había llegado a un consenso tras muchos esfuerzos.

19. Algunos representantes, observando que se había transferido a los grupos de trabajo la carga principal de la labor de la Comisión, sugirieron que un aumento en el número de Estados representados en la Comisión facilitaría el establecimiento y la composición de grupos de trabajo y, con ello, la terminación de la labor de la Comisión.

20. Hubo acuerdo general acerca de que incumbía a la propia Comisión revisar su programa y métodos de trabajo.

C. *Compraventa internacional de mercaderías*

21. Muchos representantes destacaron la urgente necesidad de unificar las normas que regulan la compraventa internacional de mercaderías, y expresaron la esperanza de que, gracias al examen que estaba efectuando la CNUDMI de las Convenciones de La Haya de 1964 relativas a una Ley uniforme sobre la venta internacional de mercaderías y a una ley uniforme sobre la formación de contratos para la venta internacional de mercaderías, un amplio número de Estados aceptasen el texto revisado. Varios representantes tomaron nota con satisfacción de que el Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías había progresado considerablemente en sus trabajos al completar la revisión del capítulo III de la LUCI, que prevé lo relativo a las obligaciones del vendedor. A este respecto, se destacó que el Grupo de Trabajo debía tener en cuenta los intereses de todos los países y elaborar nuevos textos suficientemente flexibles y sencillos para su uso en la práctica.

22. Varios representantes destacaron que la labor de la CNUDMI sobre las condiciones generales de venta y los contratos tipo contribuiría a impulsar la regulación y la simplificación jurídicas de las relaciones comerciales internacionales. Se expresó la opinión de que esta labor debía coordinarse con las normas uniformes que rigen la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías para evitar lagunas y contradicciones.

23. Los representantes observaron con satisfacción la propuesta creación de un Grupo de Expertos, tomados de las comisiones económicas regionales, organizaciones comerciales y cámaras de comercio, que habrían de ser consultados de preparar el proyecto definitivo de condiciones generales de venta. Se declaró que la labor de la Comisión sobre este tema era especialmente importante, ya que las condiciones generales de venta preparadas bajo los auspicios de la Comisión Económica para Europa (CEPE) no parecían adecuadas para el comercio entre Estados con sistemas socioeconómicos diferentes. Se expresó la opinión de que los trabajos debían encaminarse hacia condiciones generales que fuesen de aplicación más amplia que las preparadas por la CEPE y que abarcasen la gama más amplia posible de productos. No obstante, también se expresó la opinión de que probablemente unas condiciones generales como las elaboradas por la CEPE para determinados productos resultarían más adecuadas para las necesidades de transacciones concretas.

D. *Pagos internacionales*

24. Varios representantes reiteraron su apoyo a la decisión de la Comisión de preparar normas uniformes aplicables a un título negociable especial para uso optativo en los negocios internacionales. Observaron con aprecio las satisfactorias relaciones de cooperación establecidas con diversas organizaciones e instituciones bancarias y comerciales internacionales, y destacaron la importancia de que el Grupo de Trabajo sobre títulos negociables internacionales mantuviese estrecha cooperación con tales organizaciones e instituciones.

25. Algunos representantes expresaron dudas sobre la necesidad de establecer nuevas normas uniformes aplicables a un título negociable especial para los pagos

internacionales. Se declaró que la profesión bancaria estaba muy bien organizada de por sí y que no había necesidad urgente de tales normas.

26. Algunos representantes destacaron la importancia de la terminología y los conceptos jurídicos utilizados en el proyecto de ley uniforme sobre las letras de cambio y los pagarés internacionales y la necesidad de mantener un justo equilibrio entre los principales sistemas jurídicos en el texto definitivo.

27. En cuanto a la cuestión de la posible conveniencia de preparar normas uniformes aplicables a los cheques internacionales, muchos representantes tomaron nota con aprobación de la decisión del Grupo de Trabajo sobre títulos negociables internacionales, apoyada por la Comisión, de pedir al Secretario General que investigase lo relativo al empleo de cheques para efectuar y recibir pagos internacionales y que examinase los problemas planteados en la práctica comercial actual por las divergencias existentes entre las normas de los principales sistemas jurídicos.

28. Algunos representantes expresaron la opinión de que la importancia de los cheques en los pagos internacionales justificaba la preparación de una ley uniforme sobre cheques internacionales. Otros representantes opinaron que los cheques tenían una importancia marginal en los pagos internacionales y, por consiguiente, no debían ser objeto de nuevas normas uniformes.

29. En cuanto a los créditos mercantiles bancarios, varios representantes se refirieron a la importancia de la revisión de los "Usos y Reglas Uniformes relativos a los Créditos Documentarios", que actualmente está realizando la Cámara Internacional de Comercio (CIC). Se expresó la opinión de que, en su labor de revisión, la CIC tendría también en cuenta las opiniones de los gobiernos y de las instituciones comerciales y bancarias de los países no representados en ella. Un representante declaró que era de lamentar que la CIC no avanzase más rápidamente en su labor y que no llevase a cabo plenamente las recomendaciones de la CNUDMI. Otro representante sugirió que la CNUDMI considerase la conveniencia de unificar las normas jurídicas que regulan los créditos documentarios que son objeto de leyes especiales solamente en unos pocos países.

30. Un representante sugirió que la Comisión examinase a su debido tiempo el grado de intervención de los bancos en el comercio internacional, con miras a redactar una ley uniforme sobre los distintos aspectos de las actividades bancarias.

E. *Reglamentación internacional del transporte marítimo*

31. Todos los representantes que hablaron elogiaron a la Comisión por su labor sobre la responsabilidad de los porteadores marítimos y los conocimientos de embarque. Se expresó la opinión de que los resultados logrados por el Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo representaba un compromiso bien equilibrado entre los diversos intereses vinculados al comercio marítimo. Se dijo también que el establecimiento de normas uniformes que rigieran el transporte de mercaderías con conocimientos de embarque era particularmente importante para los países que tenían pocos o ningún barco mercante. Varios representantes instaron a que la Comisión diera prioridad a su labor sobre este tema.

32. Algunos representantes consideraron que, a fin de asegurar la adhesión más amplia posible a las normas que se establecieran, sería mejor preparar un nuevo convenio que añadir otro Protocolo para enmendar el Convenio de Bruselas para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de 1924 y el Protocolo de Bruselas de 1968. Un representante expresó la opinión de que la Comisión misma no debía elaborar un nuevo convenio para reemplazar al Convenio de Bruselas de 1924.

33. Un representante expresó la opinión de que parecía conveniente coordinar las normas de las convenciones sobre el transporte de mercaderías por diversos medios de transporte.

F. *Arbitraje comercial internacional*

34. Muchos representantes acogieron con beneplácito la decisión de la Comisión de iniciar los trabajos sobre un proyecto de conjunto de normas de arbitraje para su uso optativo en los arbitrajes *ad hoc* relativos al comercio internacional. Sin embargo, un representante declaró que ya había suficientes instrumentos sobre el tema. Se expresó la opinión de que era importante asegurar mediante legislación la libertad de las partes y del tribunal de arbitraje para decidir sobre cuestiones de procedimiento. Se sugirió que, al preparar normas sobre arbitraje, la Comisión tomara en consideración el Convenio sobre solución, por medio de arbitraje, de los litigios resultantes de la cooperación económica, científica y técnica firmado por los Estados Miembros del Consejo de Asistencia Económica Mutua en 1972.

35. Todos los representantes que hablaron sobre el tema apoyaron la recomendación de la Comisión de que la Asamblea General invitara a los Estados Miembros que todavía no hubieran ratificado la Convención de las Naciones Unidas de 1958 sobre el reconocimiento y la ejecución de las sentencias arbitrales extranjeras, no se hubieran adherido a ella, a que lo hicieran.

36. Varios representantes tomaron nota con aprobación de la invitación de la Comisión a la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas para que señalara la Convención Europea de 1961 sobre Arbitraje Comercial Internacional a la atención de los Estados que estuvieran en condiciones de adherirse a ella. Un representante expresó la opinión de que el Acuerdo de 1962 relativo a la aplicación de la Convención europea sobre arbitraje comercial internacional debía haberse incluido en esta invitación. Algunos representantes reservaron su posición sobre la cuestión de si era adecuado que la Comisión fomentara la ratificación o la adhesión a convenios que eran esencialmente de carácter regional. A este respecto se dijo que quizás fuera más adecuado invitar a la Comisión Económica para Europa a que celebrara consultas con otras comisiones económicas regionales y solicitara sus opiniones respecto de la mayor armonización y unificación de la legislación relativa al arbitraje comercial.

37. Algunos representantes opinaron que la cooperación entre las organizaciones de arbitraje debía dejarse a las propias organizaciones y que la Comisión no debía fomentar ni patrocinar el establecimiento de una organización internacional de arbitraje comercial.

38. Algunos representantes expresaron apoyo y otros dudas respecto de la propuesta, enunciada en el informe final del Relator Especial de la Comisión, de que la Comisión publicara una compilación de laudos arbitrales relativos al comercio internacional.

G. *Formación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional*

39. Los representantes que hablaron sobre el tema acogieron con beneplácito la decisión de la Comisión de pedir al Secretario General que acelerara e intensificara las actividades relativas al programa de formación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional, prestando especial atención a las necesidades de los países en desarrollo. Acogieron con particular satisfacción el pedido de que se organizara un simposio internacional sobre la función de las universidades y de los centros de investigación en esa esfera en relación con el octavo período de sesiones de la Comisión en 1975. Se dijo que la formación de personal especializado era de particular importancia para los países en desarrollo y que la ejecución de un programa general ayudaría a estos países a eliminar una de las deficiencias más graves en la esfera del comercio internacional.

40. Se expresó la opinión de que la Comisión también debía considerar seriamente la posibilidad de elaborar materiales de enseñanza del derecho mercantil internacional, incluir el derecho mercantil internacional en los planes de estudios de las universidades, alentar la dotación de becas para nacionales de países en desarrollo y organizar seminarios.

41. Muchos representantes pusieron de relieve que era importante que la Comisión trabajara en estrecha cooperación con otras organizaciones, particularmente la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), el Instituto de las Naciones Unidas para Formación Profesional e Investigaciones (UNITAR) y la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI).

42. Varios representantes expresaron su agradecimiento a los Gobiernos que habían hecho contribuciones voluntarias para la ejecución del programa de formación y asistencia de la Comisión. Se expresó la esperanza de que otros Gobiernos hicieran lo mismo. Se sugirió a este respecto que el problema de subvencionar los gastos de viaje y dietas de los nacionales de los países en desarrollo que asistieran a simposios o seminarios internacionales podría minimizarse si algunos de los simposios o seminarios se celebraran en países en desarrollo.

H. *Empresas multinacionales*

43. Se tomó nota de que el Secretario General había preparado un cuestionario para obtener información sobre los problemas jurídicos que presentaban las empresas multinacionales. Varios representantes declararon que las autoridades competentes de sus países estaban estudiando cuidadosamente ese cuestionario. Se expresó la opinión de que la información así obtenida no sería de mucha utilidad, hasta que estuvieran suficientemente adelantados los estudios que habían emprendido la UNCTAD, el Consejo Económico y Social y la Organización Internacional del Trabajo, y hasta que se definieran los problemas generales que planteaban las empresas multinacionales.

44. Algunos representantes manifestaron que los problemas resultantes del funcionamiento de las empresas multinacionales se planteaban no tanto en la esfera jurídica como en la económica. A este respecto, se destacó que la labor de la Comisión debía complementar la labor de otros órganos de las Naciones Unidas, tales como el Consejo Económico y Social y la UNCTAD. No obstante, se expresó la opinión de que la labor del Consejo Económico y Social y la de la Comisión no se oponían entre sí y de que los estudios que emprendía el Consejo Económico y Social no se debían utilizar como excusa para aplazar la labor de la Comisión sobre este tema. Asimismo, se consideró que las actividades de las empresas multinacionales no se adecuaban fácilmente al esquema jurídico existente y que no se podían resolver los problemas recurriendo a las normas de conflictos de leyes. Por lo tanto, se debía considerar la preparación de un conjunto de normas internacionales que rigieran algunas de esas actividades, prestando la debida atención a la salvaguardia de la soberanía nacional, a la conveniencia de ofrecer garantías legales a las partes que tratan con empresas multinacionales y carecen de su considerable poder económico y al logro de la utilización eficaz de los recursos mundiales.

I. *Creación de una unión para el* "jus commune" *en materia de comercio internacional*

45. Numerosos representantes hicieron observaciones sobre la propuesta presentada a la Comisión por la delegación de Francia encaminada a crear una unión para el "*jus commune*", que tenía por objeto promover la ratificación y entrada en vigor de convenciones en la esfera del derecho mercantil internacional. Se reconoció que la propuesta se refería a un problema real; a saber, la necesidad de encontrar el modo de acelerar el proceso de aplicación de las convenciones en la práctica. Se expresó la opinión de que quizás fuese prematura la propuesta, pero que debía tenerse presente como un objetivo que lograr en el futuro. No obstante, varios representantes declararon que no podían apoyar una propuesta por la que se consideraría que los Estados habían aceptado convenciones internacionales por su silencio, en particular, cuando no habían participado en la preparación de esas convenciones.

46. Se consideró en general que la decisión de la Comisión de solicitar un informe en el que se examinasen las causas de demora en la ratificación o adhesión de las convenciones internacionales y los medios de acelerar esa ratificación o adhesión podría proporcionar una base para nuevas deliberaciones sobre el tema.

47. Se opinó que un sistema que exigiera que los gobiernos informasen sobre las medidas adoptadas res-

pecto de la ratificación podía ser eficaz en tanto contrarrestaría la inercia administrativa que era una de las razones fundamentales de que no se ratificaran las convenciones.

48. Algunos representantes opinaron que la cuestión general de la ratificación de las convenciones estaba comprendida dentro de la esfera de competencia de la Comisión de Derecho Internacional.

J. *Labor futura*

49. El representante de Noruega propuso que la Comisión incluyera un nuevo tema en su programa de trabajo prioritario; a saber, la armonización del derecho sobre la responsabilidad civil de los fabricantes por daños causados por sus productos de venta o distribución internacional. Al explicar la propuesta, se señaló que han aumentado considerablemente las consecuencias de las cualidades peligrosas de los productos manufacturados y que los problemas que han surgido al respecto no estaban necesariamente vinculados al contrato entre vendedor y comprador. Con el aumento de la comercialización y la distribución de mercancías producidas en masa a través de las fronteras nacionales y entre los distintos continentes del mundo, el daño causado por dichos productos y la protección a los consumidores constituyen una preocupación internacional. A juicio del representante de Noruega, era urgente la necesidad de una armonización internacional en esta esfera con el fin de facilitar el comercio internacional mediante un sistema unificado de normas de responsabilidad. En vista de que las medidas legislativas en la materia se encontraban en la mayor parte de los países en su etapa preparatoria o inicial, dicha armonización evitaría la elaboración de leyes divergentes y una posible distorsión de las condiciones del comercio.

50. Varios representantes apoyaron la propuesta formulada por el delegado de Noruega y expresaron la esperanza de que se preparase un proyecto de convención sobre el tema. Se señaló que toda norma internacional sobre la compraventa internacional de bienes sería incompleta si careciera de normas sobre la responsabilidad civil de los productores.

51. Otros representantes, si bien expresaron reconocimiento por la propuesta, fueron de la opinión de que la Comisión no debía encarar nuevos temas hasta que hubiese concluido con los temas sustantivos que ya están en su programa o debía darles un orden bajo de prioridad.

IV. Votación

52. En la 1445a. sesión, celebrada el 23 de noviembre, la Sexta Comisión, a solicitud del representante del Uruguay, sometió a votación nominal la enmienda propuesta por Kuwait (véase párrafo 8, *supra*) al párrafo 8 de la parte dispositiva del proyecto de resolución (A/C.6/L.952/Rev.1). En la explicación de su solicitud, el representante del Uruguay, en nombre del Grupo Latinoamericano, dijo que los miembros de su Grupo votarían contra la enmienda por el motivo de que era contraria al principio de distribución geográfica de puestos en la Comisión que asegura la representación adecuada de las distintas regiones. El representante del Uruguay señaló también que la posición adoptada por el Grupo Latinoamericano no debía interpretarse como una oposición a las aspiraciones del Grupo Asiático y que, si se aprobaba la enmienda, no debía constituir un precedente. La enmienda fue aprobada por 79 votos contra 14 y 7 abstenciones. La votación fue como sigue:

Votos a favor: Afganistán, Alemania (República Federal de), Arabia Saudita, Argelia, Austria, Bahrein, Bélgica, Birmania, Bulgaria, Burundi, Camerún, Canadá, Costa de Marfil, Cuba, Chad, Checoslovaquia, Chipre, Dinamarca, Egipto, Estados Unidos de América, Etiopía, Filipinas, Finlandia, Francia, Gabón, Ghana, Grecia, Guinea, Hungría, India, Indonesia, Irak, Irán, Irlanda, Italia, Japón, Kenia, Kuwait, Laos, Lesotho, Madagascar, Malí, Mongolia, Nepal, Níger, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Omán, Países Bajos, Pakistán, Polonia, Qatar, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Arabe Libia, República Arabe Siria, República Democrática Alemana, República Khmer, República Socialista Soviética de Bielorrusia, República Socialista Soviética de Ucrania, República Unida de Tanzania, Rumania, Rwanda, Senegal, Sierra Leona, Singapur, Sudán, Suecia, Swazilandia, Tailandia, Togo, Turquía, Uganda, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, Yemen, Yemen Democrático, Yugoslavia, Zaire, Zambia.

Votos en contra: Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, Chile, Ecuador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Perú, Trinidad y Tabago, Uruguay, Venezuela.

Abstenciones: Australia, Bahamas, Dahomey, España, Guyana, Israel, Portugal.

Los representantes de Australia, Cuba, Dahomey, Emiratos Arabes Unidos, España, Israel y Paraguay dieron explicación de su voto.

53. En la misma sesión, el proyecto de resolución en su totalidad, en su forma enmendada, fue aprobado por 95 votos contra ninguno y 6 abstenciones (véase el párrafo 54 *infra*).

V. Recomendación de la Sexta Comisión

54. La Sexta Comisión recomienda a la Asamblea General que apruebe el siguiente proyecto de resolución:

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

[El proyecto de resolución fue aprobado por unanimidad por la Asamblea General como resolución 3108 (XXVIII) y se reproduce más adelante en la sección C.]

C. Resoluciones 3104 (XXVIII)* y 3108 (XXVIII), aprobadas por la Asamblea General el 12 de diciembre de 1973

3104 (XXVIII). CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE LA PRESCRIPCIÓN EN LA COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERÍAS

La Asamblea General,

Recordando su resolución 2929 (XXVII) de 28 de noviembre de 1972, por la cual decidió que en 1974 se convocara una conferencia internacional de plenipotenciarios 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 pudiera considerar apropiados,

Recordando además que por dicha resolución se transmitió a la conferencia, para que fuera la base de sus deliberaciones, el proyecto de convención sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías 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[1] junto con el comentario sobre el mismo y las observaciones propuestas que pudieren presentar los gobiernos y las organizaciones internacionales interesadas,

Reafirmando la convicción, expresada en la mencionada resolución, de que la armonización y la unificación de las normas nacionales que rigen la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías contribuirían a eliminar los obstáculos para el desarrollo del comercio mundial,

Pide al Secretario General que:

a) Convoque la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías en la Sede de las Naciones Unidas, Nueva York, del 20 de mayo al 14 de junio de 1974[2];

b) Proporcione actas resumidas de los debates de las sesiones plenarias de la Conferencia y las sesiones de las comisiones plenarias que la Conferencia establezca;

c) En cumplimiento de la resolución 2758 (XXVI) de 25 de octubre de 1971 de la Asamblea General, invite a participar en la Conferencia a los Estados Miembros de las Naciones Unidas o miembros de los organismos especializados o del Organismo Internacional de Energía Atómica y a los Estados Partes en el Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, así como a la República Democrática de Viet-Nam;

d) Invite a los organismos especializados y organizaciones internacionales interesados y al Consejo de las Naciones Unidas para Namibia a que asistan a la Conferencia como observadores;

e) Señale a la atención de los Estados y a otros participantes, mencionados en los incisos *c*) y *d*) precedentes, la conveniencia de que designen como representantes suyos a personas especialmente competentes en la esfera que se haya de estudiar;

f) Ponga a disposición de la Conferencia toda la documentación y recomendaciones pertinentes relativas a los métodos de trabajo y procedimiento y que adopte medidas para proporcionar el personal y los servicios adecuados que la Conferencia requiera;

g) Informe a la Asamblea General, en su vigésimo noveno período de sesiones, sobre los resultados de la Conferencia.

3108 (XXVIII). INFORME DE LA COMISIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL

La Asamblea General,

Habiendo examinado el informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones[3],

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

Recordando asimismo sus resoluciones 2421 (XXIII) de 18 de diciembre de 1968, 2502 (XXIV) de 12 de noviembre de 1969, 2635 (XXV) de 12 de noviembre de 1970, 2766 (XXVI) de 17 de noviembre de 1971 y 2928 (XXVII) de 28 de noviembre de 1972, referentes a los informes de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en sus períodos de sesiones primero, segundo, tercero, cuarto y quinto,

Reafirmando su convicción de que la armonización y la unificación progresivas del derecho mercantil internacional, al reducir o eliminar obstáculos de carácter jurídico que se oponen al comercio internacional, en especial los que afectan a los países en desarrollo, contribuirán notablemente a la cooperación económica universal entre todos los Estados sobre una base de igualdad y a la eliminación de la discriminación en el comercio internacional y, por tanto, al bienestar de todos los pueblos,

Convencida de que una más amplia participación de los Estados en la labor de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional fomentará el progreso de la labor de la Comisión,

Teniendo presente que la Junta de Comercio y Desarrollo, en su 13° período de sesiones, tomó nota con reconocimiento[4] del informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional,

---

*** La resolución 3104 (XXVIII) fue aprobada por 108 votos contra ninguno y 4 abstenciones según la recomendación contenida en el informe de la Sexta Comisión, *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo octavo período de sesiones, Anexos*, tema 93 del programa, documento A/9409.**

[1] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo séptimo período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8717), párrs. 21 y 22.

[2] Véanse los textos aprobados por la Conferencia, *infra*, tercera parte, I.

[3] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo octavo período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/9017), Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, primera parte, II.A.

[4] *Ibid., Suplemento No. 15* (A/9015/Rev.1), tercera parte, párr. 558; véase *supra*, sección A.

1. *Toma nota con reconocimiento* del informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones;

2. *Encomia* a la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional por los progresos logrados en su labor y por sus esfuerzos por aumentar la eficiencia de sus métodos de trabajo;

3. *Pide* a la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional que, cada vez que la Comisión lo estime adecuado, incorpore los informes o resúmenes de los informes de sus grupos de trabajo a los informes sobre la labor de sus futuros períodos de sesiones;

4. *Advierte con satisfacción* la decisión de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional de organizar, 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 una comprensión más amplia del derecho mercantil internacional, y de solicitar contribuciones voluntarias de los gobiernos, las organizaciones internacionales y las fundaciones para financiar los gastos de viaje y las dietas de participantes procedentes de los países en desarrollo;

5. *Invita* a los Estados que no hayan ratificado la Convención sobre el reconocimiento y ejecución de las sentencias arbitrales extranjeras[5] de 1958 o no se hayan adherido a ella a que estudien la posibilidad de hacerlo;

6. *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 ha decidido atribuir prioridad, es decir, la compraventa internacional de mercaderías, los pagos internacionales, el arbitraje comercial internacional y la reglamentación internacional del transporte marítimo;

b) Siga examinando los problemas jurídicos que plantean los diferentes tipos de empresas multinacionales, de conformidad con la decisión adoptada al respecto por la Comisión en su sexto período de sesiones;

c) Acelere sus trabajos sobre formación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional, prestando especial atención a la promoción y la enseñanza del derecho mercantil internacional en las universidades, teniendo en cuenta los intereses especiales de los países en desarrollo;

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

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

f) Mantenga en estudio su programa y métodos de trabajo con miras a aumentar la eficiencia de su labor;

7. *Invita* a la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional a considerar la conveniencia de preparar normas uniformes sobre la responsabilidad civil de los productores por daños causados por sus productos destinados a la venta o la distribución internacionales u objeto de éstas, teniendo en cuenta la viabilidad y el momento más oportuno para ello en vista de los demás temas de su programa de trabajo;

8. *Decide* aumentar de veintinueve a treinta y seis el número de miembros de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional de conformidad con las siguientes normas:

a) Los siete miembros adicionales de la Comisión serán elegidos por la Asamblea General para un período de seis años, salvo lo dispuesto en el inciso *c*) *infra*;

b) Al elegir los miembros adicionales, la Asamblea General se ajustará a la siguiente distribución de puestos:

i) Dos para Estados de Africa;
ii) Dos para Estados de Asia;
iii) Uno para Estados de la Europa oriental;
iv) Uno para Estados de América Latina;
v) Uno para Estados de la Europa occidental y otros Estados;

c) El mandato de tres de los miembros adicionales elegidos en la primera elección, que se realizará durante el actual período de sesiones de la Asamblea General, expirará en un plazo de tres años. El Presidente de la Asamblea General designará por sorteo a esos miembros eligiendo:

i) Un miembro de los elegidos para los Estados de Africa;
ii) Un miembro de los elegidos para los Estados de Asia;
iii) Un miembro de los elegidos para las otras regiones;

d) Los miembros adicionales elegidos en la primera elección ocuparán sus puestos el 1° de enero de 1974;

e) Las disposiciones de los párrafos 3 a 5 de la sección II de la resolución 2205 (XXI) de la Asamblea General se aplicarán también a los miembros adicionales;

9. *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 octavo período de sesiones de la Asamblea General acerca del informe de la Comisión sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones.

---

[5] Naciones Unidas, *Recueil des Traités*, vol. 330, No. 4739, pág. 60; texto reproducido en *Registro de textos de convenciones y otros instrumentos relativos al derecho mercantil internacional* (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.73.V.3), vol. II, cap. I.1.

II. SEPTIMO PERIODO DE SESIONES (1974)

A. Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su séptimo período de sesiones (Nueva York, 13 a 17 de mayo de 1974) (A/9617)*

INDICE

		Página
INTRODUCCIÓN		13
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	9–20
	Reglas uniformes que regulan la compraventa internacional de mercaderías	9–20
III.	PAGOS INTERNACIONALES	21–37
	A. Títulos negociables	21–29
	B. Créditos mercantiles bancarios	30–35
	C. Garantías bancarias	36–37
IV.	REGLAMENTACIÓN INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO	38–53
V.	EMPRESAS MULTINACIONALES	54–59
VI.	RATIFICACIÓN DE LAS CONVENCIONES RELATIVAS AL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL O ADHESIÓN A LAS MISMAS	60–64
VII.	FORMACIÓN Y ASISTENCIA EN MATERIA DE DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL	65–74
VIII.	RESPONSABILIDAD POR DAÑOS CAUSADOS POR PRODUCTOS DESTINADOS AL COMERCIO INTERNACIONAL U OBJETO DE ÉSTE	75–81
IX.	LABOR FUTURA	82–87
	A. Resolución 3108 (XXVIII) de la Asamblea General, relativa al informe de la Comisión sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones	82
	B. Designaciones para llenar vacantes en los Grupos de Trabajo	83–84
	C. Lugar y fecha de los períodos de sesiones de la Comisión y de sus Grupos de Trabajo	85
	D. Programa de trabajo	86
	E. Otros trabajos en curso	87
X.	OTROS ASUNTOS	88–97
	A. Informe del Secretario General sobre las actividades corrientes de otras organizaciones	88
	B. Normas uniformes relativas a la validez de los contratos de compraventa internacional de mercaderías	89–93
	C. Derecho internacional privado	94–95
	D. Bibliografías de derecho mercantil internacional	96–97
Anexo		
		Página
LISTA DE DOCUMENTOS DE QUE DISPUSO LA COMISIÓN		26

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

INTRODUCCIÓN

El presente informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional abarca el séptimo período de sesiones de la Comisión, celebrado en Nueva York del 13 al 17 de mayo de 1974.

En cumplimiento de la resolución 2205 (XXI) de la Asamblea General, de 17 de diciembre de 1966, este informe se presenta a la Asamblea General y se envía simultáneamente a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo para que ésta formule sus comentarios.

CAPITULO PRIMERO

ORGANIZACIÓN DEL PERÍODO DE SESIONES

A. *Apertura*

1. La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) inauguró su séptimo período de sesiones el 13 de mayo de 1974. El período de sesiones fue abierto, en nombre del Secretario General, por el Sr. Blaine Sloan, Director de la División de Asuntos Jurídicos Generales, Oficina de Asuntos Jurídicos.

B. *Composición y asistencia*

2. La resolución 2205 (XXI) de la Asamblea General creó la Comisión con un total de 29 Estados, elegidos por la Asamblea. Por resolución 3108 (XXVIII), la Asamblea General aumentó el número de miembros de la Comisión de 29 a 36. Los actuales miembros de la Comisión, elegidos el 12 de noviembre de 1970 y el 12 de diciembre de 1973, son los siguientes Estados[1]: Alemania (República Federal de), Argentina, Australia*, Austria*, Barbados, Bélgica, Brasil, Bulgaria, Chile*, Chipre, Checoslovaquia, Egipto*, Estados Unidos, Filipinas, Francia*, Gabón, Ghana*, Grecia, Guyana*, Hungría, India, Japón*, Kenia, México, Nepal*, Nigeria*, Noruega*, Polonia*, Reino Unido*, República Arabe Siria, República Unida de Tanzania*, Sierra Leona, Singapur*, Somalia*, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas* y Zaire.

3. Con la excepción de Gabón y Somalia, 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 internacionales no gubernamentales estuvieron representados por observadores:

a) *Organos de las Naciones Unidas*

Conferencia de la Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.

b) *Organismos especializados*

Fondo Monetario Internacional.

c) *Organizaciones intergubernamentales*

Comisión de las Comunidades Europeas, Consejo de Asistencia Económica Mutua, Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado.

d) *Organizaciones internacionales no gubernamentales*

Cámara de Comercio Internacional, Cámara Naviera Internacional, Asociación de Derecho Internacional, Unión Internacional de Seguros del Transporte, Asociación Nacional de Gestión del Crédito.

[1] En cumplimiento de la resolución 2205 (XXI) de la Asamblea General, los miembros de la Comisión se eligen por un período de seis años salvo que, con relación a la primera elección, los mandatos de 14 miembros designados por sorteo por el Presidente de la Asamblea expiraban en un plazo de tres años (31 de diciembre de 1970); los plazos de los otros 15 miembros expiraban al término de seis años (31 de diciembre de 1973). En consecuencia, la Asamblea General, en su vigésimo quinto período de sesiones, eligió a 14 miembros para un período completo de seis años, que finaliza el 13 de diciembre de 1976, y en su vigésimo octavo período de sesiones eligió a 15 miembros con mandato por un período completo de seis años, que finalizará el 31 de diciembre de 1979. La Asamblea General, en su vigésimo octavo período de sesiones, eligió asimismo a siete miembros adicionales. Los mandatos de tres de estos siete miembros adicionales, designados por sorteo por el Presidente de la Asamblea, expirarán al término de tres años (31 de diciembre de 1976) y los mandatos de cuatro de ellos expirarán al término de seis años (31 de diciembre de 1979). Los mandatos de los miembros señalados con un asterisco expirarán el 31 de diciembre de 1976. Los mandatos de los otros miembros expirarán el 31 de diciembre de 1979.

C. *Elección de la Mesa*

5. La Comisión eligió por aclamación a los siguientes miembros de la Mesa[2]:

Presidente:	Sr. Jerzy Jakubowski (Polonia);
Vicepresidente:	Sr. Khadga Bhakta Singh (Nepal);
Vicepresidente:	Sr. Nehemias Gueiros (Brasil);
Vicepresidente:	Sr. Emmanuel Sam (Ghana);
Relator:	Sr. Roland Loewe (Austria).

D. *Programa*

6. El programa del período de sesiones, aprobado por la Comisión en su 143a. sesión el 13 de mayo de 1974, 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: normas uniformes que regulan la compraventa internacional de mercaderías.
5. Pagos internacionales:
   a) Proyecto de ley uniforme sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales;
   b) Créditos comerciales bancarios;
   c) Garantías bancarias (garantías contractuales y de pago).
6. Reglamentación internacional del transporte marítimo.
7. Empresas multinacionales.
8. Ratificación de las convenciones sobre derecho mencantil internacional o adhesión a ellas.
9. Formación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional.
10. Responsabilidad por daños causados por productos destinados al comercio internacional u objeto de este comercio.
11. Labor futura.
12. Otros asuntos.
13. Fecha y lugar del octavo período de sesiones.
14. Aprobación del informe de la Comisión.

E. *Decisiones de la Comisión*

7. Las decisiones adoptadas por la Comisión durante su séptimo período de sesiones fueron aprobadas por consenso.

F. *Aprobación del informe*

8. La Comisión aprobó el presente informe en su 150a. sesión, celebrada el 17 de mayo de 1974.

[2] Las elecciones tuvieron lugar durante la 143a. y 144a. sesiones, celebradas el 13 y el 14 de mayo de 1974, y durante la 145a. sesión, celebrada el 15 de mayo de 1974. De conformidad con una decisión adoptada por la Comisión en su primer período de sesiones, la Comisión tiene tres vicepresidentes, a fin de que cada uno de los cinco grupos de Estados enumerados en la resolución 2205 (XXI) de la Asamblea General, sección II, párr. 1, figuren entre los miembros de la Mesa de la Comisión (véase 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, cap. I, párr. 14).

CAPITULO II

COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERÍAS

Reglas uniformes que regulan la compraventa internacional de mercaderías

Informe del Grupo de Trabajo

9. La Comisión tuvo ante sí el informe del Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones, celebrado en Ginebra del 22 de enero al 1° de febrero de 1974 (A/CN.9/87). En el informe se da cuenta de los nuevos progresos realizados por el Grupo de Trabajo en el cumplimiento del mandato de la Comisión de determinar qué modificaciones del texto de la Ley Uniforme sobre la compraventa internacional de mercaderías (LUCI), anexa a la Convención de La Haya de 1964, podrían dar a esas reglas uniformes una mayor aceptabilidad[3].

10. En el informe se resumen las decisiones adoptadas por el Grupo de Trabajo, en su quinto período de sesiones, respecto de los artículos 58 a 101 de la LUCI. Mediante esas decisiones, el Grupo de Trabajo completó su examen inicial del texto de la ley uniforme. El informe reproduce asimismo (anexo I) el texto revisado de la ley uniforme que resulta de las decisiones adoptadas por el Grupo de Trabajo en sus cinco primeros períodos de sesiones[4]. Se incluyen en el informe las observaciones y propuestas de los gobiernos que fueron examinadas por el Grupo de Trabajo (anexos II y III) y el informe del Secretario General sobre las cuestiones que suscitan los capítulos IV a VI de la LUCI (anexo IV).

11. En el informe se indica que, al examinar el capítulo IV (Obligaciones del comprador), el Grupo de Trabajo consideró necesario revisar las disposiciones de la LUCI que se ocupaban del lugar y fecha del pago, a fin de tratar en forma más clara y unificada la materia[5]. El Grupo de Trabajo decidió también refundir las series independientes de sanciones concedidas al comprador en el capítulo IV de la LUCI, en consonancia con las medidas adoptadas en su cuarto período de sesiones en cuanto a la fusión de series separadas de sanciones concedidas al vendedor en el capítulo III[6]. El Grupo de Trabajo hizo notar que mediante esa unificación se simplificaba considerablemente la ley y se resolvían problemas derivados de disposiciones superpuestas e incongruentes en las distintas normas relativas a las sanciones[7].

12. Con respecto al capítulo V de la LUCI (Disposiciones comunes a las obligaciones del vendedor y del comprador), el Grupo de Trabajo redactó textos legislativos revisados que se ocupaban de la suspensión del cumplimiento por cualquiera de las partes, la exoneración, la resolución del contrato y la evaluación de los daños, incluida la disminución de las pérdidas resultantes del incumplimiento[8].

13. Con respecto al capítulo VI (Transmisión de los riesgos), el Grupo de Trabajo aprobó una serie unificada de normas que combinaban las disposiciones que habían aparecido en distintas partes de la LUCI, y se modificaban las disposiciones de manera que las relativas a los riesgos se basaran en circunstancias comerciales significativas en el cumplimiento de los contratos de compraventa, y no en conceptos abstractos[9].

14. Como resultado de las distintas medidas adoptadas por el Grupo de Trabajo para refundir y unificar las disposiciones de la LUCI, el texto revisado que aparece en el anexo I del informe comprende 69 artículos, en comparación con los 101 artículos de la LUCI. Se ha observado que la extensión y complejidad de la LUCI ha sido objeto de amplios comentarios, y que la consideración de esas críticas contribuiría a facilitar la aprobación más amplia de la ley uniforme[10].

15. Se hizo notar en el informe del Grupo de Trabajo que éste no había llegado aún a una conclusión definitiva respecto de algunos artículos del texto revisado de la ley uniforme, tal como aparecían en el anexo I. Por consiguiente, al planear su labor futura, el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que distribuyera ese texto revisado a los representantes de los Estados miembros del Grupo de Trabajo y a los observadores, para que formulasen sus observaciones y propuestas. El Grupo de Trabajo pidió además a la Secretaría que, teniendo en cuenta esas observaciones y propuestas, preparase un estudio de las cuestiones no resueltas, incluidas sus posibles soluciones, para uso del Grupo de Trabajo en su sexto período de sesiones.

Examen del informe de la Comisión

16. Todos los representantes que intervinieron sobre el tema felicitaron al Grupo de Trabajo por los progresos realizados al completar el examen inicial del texto de la LUCI, tal como se refleja en el texto revisado que aparece en el anexo I del informe. Se convino en que, de conformidad con la práctica usual de la Comisión, ésta no adoptaría decisiones respecto del fondo del proyecto hasta que el Grupo de Trabajo completara su labor[11].

---

[3] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo cuarto período de sesiones, Suplemento No. 18* (A/7618), párr. 38, apartado 3 *a*) (Anuario de la CNUDMI, vol. I: 1968-1970, segunda parte, II)); *ibid., vigésimo sexto período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8417), párr. 92, apartado 1 *c*) (Anuario de la CNUDMI, vol. II: 1971, primera parte, II). La Convención de La Haya de 1964 relativa a una Ley Uniforme sobre la compraventa internacional de mercaderías y la anexa Ley Uniforme (LUCI) aparecen en el *Registro de textos de convenciones y otros instrumentos relativos al derecho mercantil internacional*, vol. I (publicaciones de las Naciones Unidas, No. de venta: S.71.V.3), cap. I, 1.

[4] Algunas de las disposiciones del texto revisado fueron dejadas para más adelante a fin de que les dedicara mayor examen el Grupo de Trabajo. Véase párr. 15 *infra*.

[5] A/CN.9/87, párrs. 26 a 35; reproducida en el presente volumen, segunda parte, I, 1.

[6] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo octavo período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/9017), párr. 12 (Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, primera parte, II, 1).

[7] Véase A/CN.9/87, párrs. 37 a 39; reproducido en el presente volumen, segunda parte, I, 1.

[8] *Ibid.*, párrs. 88 a 156.

[9] *Ibid.*, párrs. 206 a 244, y anexo IV, párrs. 64 a 105 (véase *infra*, segunda parte, I, 5); A/CN.9/62, anexo II, párr. 17 (Anuario de la CNUDMI, vol. II: 1972, tercera parte, I, A, 5, anexo II)

[10] A/CN.9/75, anexo II, párrs. 101, 158 a 162 y 177; A/CN.9/87, anexo IV, párr. 22, reproducido en el presente volumen, segunda parte, I, 1.

[11] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo sexto período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8417), párr. 92, apartado 1 *c*) (Anuario de la CNUDMI, vol. II: 1971, primera parte, II,A).

17. Algunos representantes expresaron la esperanza de que el Grupo de Trabajo pudiera completar su labor sobre la ley uniforme en su sexto período de sesiones, que se celebraría en febrero de 1975. Un representante expresó el parecer de que la Comisión debería pedir al Grupo de Trabajo que terminara su labor antes de su octavo período de sesiones. Se hizo notar que, de acuerdo con el procedimiento adoptado respecto del proyecto de Convención sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías, el texto revisado de la ley uniforme preparado por el Grupo de Trabajo se transmitiría a los miembros de la Comisión para su estudio antes de que la Comisión procediera a la revisión y aprobación definitivas de un texto. Se observó que los gobiernos podrían necesitar varios meses para ese estudio; por consiguiente, probablemente la Comisión no podría adoptar decisiones respecto del proyecto completado por el Grupo de Trabajo (por ejemplo, en febrero de 1975) durante el período de sesiones que se celebraría en la primavera o el verano del mismo año, sino que tendría que aplazar esas decisiones hasta el período de sesiones de 1976. A fin de concluir la labor lo antes posible, se propuso que si el Grupo de Trabajo consideraba que no podría completar su labor en el período de sesiones de dos semanas que se celebraría en febrero de 1975, que él había propuesto, se extendiera ese período de sesiones a tres semanas.

18. Otros representantes coincidieron en que el proyecto de ley uniforme debía terminarse lo antes posible, pero sugirieron que no se comprometiera la calidad del trabajo estableciendo un plazo ilusorio para la terminación de la labor. Algunos representantes advirtieron que el Grupo de Trabajo no había llegado a un acuerdo sobre varias cuestiones importantes, y señalaron que éste debía resolver muchas de esas cuestiones antes de que se remitiese el proyecto de ley uniforme a la Comisión. A ese respecto, se observó que la revisión definitiva por la Comisión de un proyecto de ley uniforme de esa extensión e importancia requeriría un tiempo considerable, y que esa revisión apenas podría completarse con éxito en un período de sesiones de la Comisión, salvo que se basara en disposiciones que hubiesen alcanzado un amplio grado de aceptación en el Grupo de Trabajo. Se observó asimismo que un período de sesiones de tres semanas del Grupo de Trabajo planteaba dificultades prácticas para algunos representantes y gobiernos.

19. Se sugirió que la cuestión de la duración y fecha del próximo período de sesiones del Grupo de Trabajo sobre la Compraventa Internacional de Mercaderías se examinase en relación con los calendarios de otros grupos de trabajo. La Comisión convino en examinar todos esos calendarios en el tema 11 del programa: Labor futura. (Véase el cap. IX, *infra*, párr. 85.)

Decisión de la Comisión

20. La Comisión, en su 150a. sesión, celebrada el 17 de mayo de 1974, adoptó por unanimidad la decisión siguiente:

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

"1. *Toma nota con reconocimiento* del informe del Grupo de Trabajo sobre la Compraventa Internacional de Mercaderías acerca de la labor realizada en su quinto período de sesiones;

"2. *Recomienda* que el Grupo de Trabajo examine las observaciones y propuestas hechas durante el séptimo período de sesiones de la Comisión;

"3. *Pide* al Grupo de Trabajo que prosiga su labor con las atribuciones establecidas por la Comisión en su segundo período de sesiones y que complete esa labor con toda prontitud."

CAPITULO III

PAGOS INTERNACIONALES

A. *Títulos negociables*

Informe del Grupo de Trabajo

21. La Comisión tuvo ante sí el informe del Grupo de Trabajo sobre títulos negociables internacionales acerca de la labor realizada en su segundo período de sesiones, celebrado en Nueva York, del 7 al 18 de enero de 1974 (A/CN.9/86). El informe da cuenta del progreso realizado por el Grupo de Trabajo: i) en la preparación de un proyecto definitivo de ley uniforme sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales, y ii) en la consideración de la conveniencia de preparar reglas uniformes aplicables a los cheques internacionales[12].

i) *Ley uniforme sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales*

22. Como se indica en el informe, el Grupo de Trabajo examinó en su segundo período de sesiones los artículos 42 a 62 del proyecto de ley uniforme sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales preparado por el Secretario General en cumplimiento de una decisión de la Comisión[13]. La ley uniforme propuesta establecerá normas uniformes aplicables a los títulos internacionales (letras de cambio o pagarés) para su uso optativo en los pagos internacionales.

23. En el informe se da cuenta de las deliberaciones y conclusiones del Grupo de Trabajo respecto de la responsabilidad del endosante, los derechos y obligaciones del avalista, la presentación a la aceptación y al pago, la falta de aceptación o pago y los recursos.

24. El Grupo de Trabajo opinó que la ley uniforme debía contener disposiciones sobre responsabilidad por un título internacional mediante aval, y aprobó normas referentes a la persona que garantiza en ese título la obligación de otra parte.

25. Con respecto a la presentación de un título internacional a la aceptación o al pago, al hecho de que el título no sea atendido por falta de aceptación o de pago, a cualquier protesto necesario en el caso

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

[13] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo sexto período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8417), párr. 35 (Anuario de la CNUDMI, vol. II: 1971, primera parte, II, A). El proyecto de ley uniforme y los comentarios aparecen en el documento A/CN.9/WG.IV/WP.2. Véase el texto del proyecto de ley uniforme en Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, II, 2.

de esa falta de atención y a la notificación consiguiente, el Grupo de Trabajo llegó a un acuerdo sobre disposiciones detalladas mediante las cuales se establecen los derechos y obligaciones de las partes y los efectos jurídicos del incumplimiento de las normas estipuladas. El Grupo de Trabajo informó de que aún no se había llegado a conclusiones definitivas sobre ciertas cuestiones planteadas en el contexto de la presentación de un título, estando aún pendientes algunas indagaciones de la Secretaría sobre las prácticas comerciales a ese respecto.

ii) *Reglas uniformes aplicables a los cheques internacionales*

26. En su quinto período de sesiones, la Comisión pidió también a su Grupo de Trabajo sobre títulos negociables internacionales que considerase la conveniencia de preparar reglas uniformes aplicables a los cheques internacionales y que examinase si ello podría lograrse mediante la extensión de la aplicación del proyecto de ley uniforme sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales a los cheques internacionales o mediante la redacción de una ley uniforme independiente sobre cheques internacionales. Se pidió al Grupo de Trabajo que informase de sus conclusiones sobre estas cuestiones a la Comisión, en un período de sesiones ulterior. En el informe del Grupo de Trabajo se observa que éste pidió a la Secretaría que hiciera indagaciones respecto del uso de los cheques en las transacciones de pagos internacionales y de los problemas planteados en la práctica comercial actual por divergencias en las normas de los principales sistemas jurídicos. El Grupo de Trabajo informó de que se estaban haciendo esas indagaciones y de que en un futuro período de sesiones examinaría un análisis de las respuestas recibidas de las instituciones bancarias y comerciales a un cuestionario preparado por la Secretaría en consulta con el Grupo de Estudio de la CNUDMI sobre Pagos Internacionales.

Examen del Informe por la Comisión

27. La Comisión, de conformidad con su política general de examinar el fondo de la labor realizada por los grupos de trabajo sólo una vez completada esa labor, tomó nota del informe del Grupo de Trabajo sobre títulos negociables internacionales. Los representantes que se refirieron a la materia expresaron su satisfacción por los progresos que estaba haciendo el Grupo de Trabajo.

28. La Comisión decidió examinar la fecha del tercer período de sesiones del Grupo de Trabajo en relación con los calendarios de otros grupos de trabajo en el tema 11 del programa: Labor futura (véase el cap. IX, *infra*, párr. 85).

Decisión de la Comisión

29. En su 144a. sesión, celebrada el 13 de mayo de 1974, la Comisión aprobó por unanimidad la decisión siguiente:

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

"1. *Toma nota con reconocimiento* del informe del Grupo de Trabajo sobre títulos negociables internacionales acerca de la labor realizada en su segundo período de sesiones;

"2. *Pide* al Grupo de Trabajo que continúe su labor con las atribuciones establecidas por la Comisión en la decisión adoptada respecto de los títulos negociables en su quinto período de sesiones y que complete rápidamente esa labor;

"3. *Pide* al Secretario General que realice nuevos trabajos en relación con el proyecto de ley uniforme sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales y con la indagación acerca del uso de cheques para saldar pagos internacionales, en consulta con el Grupo de Estudio de la Comisión sobre Pagos Internacionales, integrado por expertos cuyos servicios son ofrecidos por las organizaciones internacionales y las instituciones bancarias y comerciales interesadas, y que convoque para ese fin las reuniones que sean necesarias."

B. *Créditos mercantiles bancarios*

30. Este tema se refiere a la revisión realizada por la Cámara de Comercio Internacional (CCI) de los "Usos y prácticas uniformes en materia de créditos documentales", elaboradas en 1933 y subsiguientemente revisadas en 1951 y 1962. En sus anteriores períodos de sesiones[14], la Comisión subrayó la importancia de las cartas de crédito comerciales para asegurar el pago de las transacciones comerciales internacionales y expresó la opinión de que, durante su tarea de revisión, la CCI debía tener en cuenta los puntos de vista de los países no representados en ella. En consecuencia, la Comisión, en su tercer período de sesiones, solicitó al Secretario General que invitase a los gobiernos y a las instituciones bancarias y mercantiles interesadas a que le comunicaran, a fin de transmitirlas a la CCI, sus observaciones sobre el funcionamiento de los "Usos y prácticas uniformes en materia de créditos documentales", a fin de que estas observaciones pudieran ser tenidas en cuenta por la CCI durante su tarea de revisión[15]. Las observaciones recibidas por esta vía se transmitieron a la CCI para su examen.

31. Durante el presente período de sesiones[16], la Comisión tuvo ante sí una nota del Secretario General en la que se reproducía una nota de la CCI relativa a los progresos realizados respecto de la revisión de los "Usos y prácticas uniformes en materia de créditos documentales", así como sobre su labor acerca de las garantías bancarias. La deliberación y decisión de la

[14] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo tercer período de sesiones, Suplemento No. 16* (A/7216), párrs. 23 y 28 (Anuario de la CNUDMI, vol. I: 1968-1970, segunda parte, I, A); *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, II, A); *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, III, A); *ibid., vigésimo sexto período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8417), párrs. 36 a 43 (Anuario de la CNUDMI, vol. II: 1971, primera parte, 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, II, A).

[15] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo quinto período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8017), párr. 125 (Anuario de la CNUDMI, vol. I: 1968-1970, segunda parte, III, A).

[16] La Comisión consideró este tema en el curso de sus sesiones 144a. y 150a. celebradas el 13 y el 17 de mayo de 1974.

Comisión respecto de las garantías bancarias figuran en la parte C de este capítulo (párrs. 36 y 37 *infra*).

32. La Comisión tomó nota de que la Comisión sobre Técnicas y Prácticas Bancarias de la CCI había aprobado, en febrero de 1974, un proyecto de texto revisado sobre los "Usos uniformes" cuyo contenido figura anexo a la nota de la CCI. La Comisión observó asimismo que el texto presentado estaba sujeto a una nueva revisión y que el Consejo de la CCI adoptaría un texto final en el curso del año. La CCI informaba a la Comisión en su nota de que el proyecto de texto había sido elaborado después de examinar los comentarios y propuestas presentados por sus comités nacionales y, por conducto de la Secretaría de la Comisión, de los países no representados en la CCI. La CCI también informaba de que el proyecto de texto había sido examinado por el Grupo de Trabajo Especial sobre Técnica Bancaria del Comité de Enlace de la CCI con las cámaras de comercio de los países socialistas.

33. Numerosos representantes expresaron su aprecio por el trabajo realizado por la CCI respecto de la revisión de los "Usos uniformes". En general se reconoció que los Usos uniformes fijaban pautas para los procedimientos y prácticas seguidos por los bancos en materia de cartas de crédito comerciales y que como tales podían ser caracterizados como un convenio privado entre los banqueros y sus clientes. Algunos representantes opinaron que, en vista de que estaban involucrados intereses de entidades no bancarias, en particular los del beneficiario-vendedor, la Comisión debería examinar cuidadosamente el texto revisado de los "Usos uniformes". Otros representantes opinaron que el objeto principal del interés de la Comisión en este tema había sido la creación de una vía de comunicación entre la CCI y los países no representados en ella, y que ese objeto se había logrado. En opinión de esos representantes, la responsabilidad final por el texto revisado de los "Usos uniformes" recaía en la CCI y resultaba importante que el texto revisado fuese aprobado y aplicado sin demoras indebidas.

34. Hubo acuerdo general entre los representantes en que mientras no adoptase el texto revisado de los "Usos uniformes", la Comisión debería examinar en su próximo período de sesiones la conveniencia de recomendar la aplicación de los "Usos uniformes" en las transacciones que implicasen la creación de un crédito documentario. A este respecto, la Comisión solicitaba a la Secretaría que preparase un análisis de las observaciones recibidas por el Secretario General acerca de la versión de 1962 de los "Usos uniformes", con miras a examinar si el texto revisado respondía a estas observaciones.

Decisión de la Comisión

35. En su 144a. sesión, celebrada el 13 de mayo de 1974, la Comisión aprobó por unanimidad la siguiente decisión:

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

"1. *Toma nota* del informe presentado por la Cámara de Comercio Internacional sobre la marcha de sus trabajos de revisión de los "Usos y Prácticas Uniformes en Materia de Créditos Documentales";

"2. *Encomia* a la CCI, y a su Comisión de Técnicas y Prácticas Bancarias, por haber llevado a cabo la labor de revisión en cooperación con la Comisión;

"3. *Invita* a la CCI a que le transmita el texto revisado de los "Usos y Prácticas Uniformes en Materia de Créditos Documentales", una vez lo haya aprobado;

"4. *Pide* al Secretario General que:

"*a*) Transmita el texto revisado de los "Usos y Prácticas Uniformes en Materia de Créditos Documentales" a los Estados miembros de la Comisión;

"*b*) Prepare un análisis de las observaciones recibidas con respecto a los "Usos y Prácticas Uniformes en Materia de Créditos Documentales", y lo presente a la Comisión en su octavo período de sesiones."

C. *Garantías bancarias*

36. La Comisión tomó nota de los progresos realizados por la Cámara de Comercio Internacional (CCI) en la preparación de reglas uniformes sobre las garantías contractuales y de pagos. Se expresó la opinión de que la Comisión debía seguir de cerca estos trabajos, dado que la CCI los realizaba por invitación de la Comisión. Se recalcó que las reglas propuestas debían establecer un justo equilibrio entre los intereses de las partes afectadas.

Decisión de la Comisión

37. En su 150a. sesión, celebrada el 17 de mayo de 1974, la Comisión aprobó por unanimidad la siguiente decisión:

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

"1. *Toma nota* de los progresos realizados por la Cámara de Comercio Internacional en la preparación de las reglas uniformes sobre las garantías contractuales y de pagos;

"2. *Pide* al Secretario General:

"*a*) Que se asegure de que se mantiene la asistencia y participación de representantes de la secretaría de la Comisión en las deliberaciones de la Cámara de Comercio Internacional;

"*b*) Que transmita los trabajos de la Cámara de Comercio Internacional referentes a garantías contractuales y de pagos al Grupo de Estudio sobre Pagos Internacionales de la CNUDMI, que integran expertos facilitados por las organizaciones internacionales e instituciones comerciales y bancarias interesadas, e invite a los representantes en la Comisión que se interesen a las reuniones convocadas a este efecto;

"3. *Invita* a la Cámara de Comercio Internacional a presentar a la Comisión, en futuros períodos de sesiones de ésta, informes sobre la marcha de sus trabajos en relación con las garantías contractuales y de pagos."

CAPITULO IV

REGLAMENTACIÓN INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

Informe del Grupo de Trabajo

38. La Comisión, en su cuarto período de sesiones, decidió examinar las normas que rigen la responsabilidad de los porteadores marítimos por la carga en el contexto de los conocimientos de embarque. La Comisión estableció un Grupo de Trabajo ampliado sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo, compuesto de 21 miembros de la Comisión, para que realizara esa tarea[17].

39. La Comisión tuvo ante sí el informe del Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo acerca de la labor realizada en su sexto período de sesiones[18]. El informe consigna los progresos realizados por el Grupo de Trabajo en ese período de sesiones con respecto a la revisión de las normas del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos (Convenio de Bruselas de 1924) y del Protocolo de Bruselas de 1968 al mismo[19]. Como se señala en el informe, el Grupo de Trabajo en su sexto período de sesiones examinó los siguientes temas, con respecto a los que tomó medidas: responsabilidad del porteador marítimo por demora, ámbito documentario del Convenio, ámbito geográfico de aplicación del Convenio, eliminación de las cláusulas nulas de los conocimientos de embarque, carga transportada sobre cubierta, transporte de animales vivos, definición de "porteador", "porteador contratante" y "porteador efectivo" y definición de "buque". El informe incluye, en forma de anexo, una compilación de proyectos de disposiciones que han sido aprobados por el Grupo de Trabajo en sus cinco períodos de sesiones anteriores.

40. El Grupo de Trabajo decidió que sería conveniente incluir una disposición concreta con respecto a la responsabilidad del porteador por pérdida o daños causados por demora. En consecuencia, el Grupo de Trabajo aprobó una definición de "demora", dos variantes para delimitar la cuantía máxima de la responsabilidad de los porteadores por pérdida o daño causados por demora y una disposición que comprende el caso en el que se presume que las mercaderías se perdieron debido a una considerable demora en su entrega[20].

41. En cuanto al efecto sobre el ámbito del convenio del uso de ciertos documentos para acreditar la colaboración del contrato de transporte, el Grupo de Trabajo favoreció la extensión del Convenio de modo que se aplicara a todos los contratos de transporte marítimo de mercancías. El Grupo de Trabajo dejó sin resolver la cuestión de si en caso de que no se hubiese formalizado un certificado de embarque las partes debían tener la posibilidad de excluir su contrato del ámbito del Convenio mediante un acuerdo expreso al respecto[21].

42. Hubo acuerdo en el Grupo de Trabajo en que el ámbito geográfico del Convenio debía ampliarse de manera que el transporte marítimo de mercancías se rigiera por el Convenio tanto si el puerto de embarque como el puerto de descarga se encuentran en un Estado contratante o si el conocimiento de embarque u otro documento que acredita la celebración del contrato de transporte fue formalizado en un Estado contratante[22].

43. El Grupo de Trabajo aprobó proyectos de disposición destinados a aclarar el efecto de las reglas del Convenio con respecto a las disposiciones contractuales que no estén de acuerdo con dichas reglas y a otorgar indemnización por pérdida o daño, dentro de los límites fijados por el Convenio, por pérdida o daño sufridos como consecuencia de la inclusión de tales disposiciones contractuales nulas[23].

44. El Grupo de Trabajo decidió extender la aplicabilidad del Convenio: *a*) a la carga transportada sobre cubierta, y *b*) al transporte de animales vivos. Sin embargo, con respecto al transporte de animales vivos, el Grupo de Trabajo dispuso expresamente que el porteador no sería responsable por daño o pérdida resultante de los riesgos especiales inherentes al transporte de este tipo[24].

45. El Grupo de Trabajo adoptó las definiciones de los términos "porteador", "porteador contratante" y "porteador efectivo". De esta manera, el Grupo de Trabajo aclaró el carácter del porteador con respecto al cual los cargadores o consignatarios presentan reclamaciones por pérdida o daño, particularmente en los casos en que las mercancías sean transbordadas o en que la persona con quien el cargador contrató el transporte de las mercancías en realidad no las transportó sino que encargó a otro porteador el transporte de las mercaderías[25].

---

[17] *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, II, A). Para las medidas anteriores de la Comisión sobre el tema véase el informe de la Comisión sobre la labor realizada en 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, II, A), y el informe de la Comisión sobre la labor realizada en 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, cap. III, A). 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, II, A), y el informe de la Comisión sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones, *ibid., vigésimo octavo período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/9017), párrs. 46 a 61 (Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, primera parte, II, A).

[18] A/CN.9/88 y A/CN.9/88/Add.1 (tercer informe del Secretario General sobre la responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque), reproducido en el presente volumen, *infra*, segunda parte, III, 1 y 2.

[19] Los textos del Convenio de Bruselas de 1924 y del Protocolo de Bruselas de 1968 figuran en el *Registro de textos de Convenciones y otros instrumentos relativos al Derecho Mercantil Internacional*, vol. II, cap. II, sección I (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.73.V.3). El informe señaló que, al definir la tarea del Grupo de Trabajo, la Comisión resolvió "que, en su caso, podría prepararse un nuevo convenio internacional para su adopción bajo los auspicios de las Naciones Unidas" (A/CN.9/88, párr. 2).

[20] A/CN.9/88, párrs. 10 a 28.

[21] *Ibid.*, párrs. 29 a 49.

[22] *Ibid.*, párrs. 50 a 69.

[23] *Ibid.*, párrs. 70 a 95.

[24] *Ibid.*, párrs. 96 a 117.

[25] *Ibid.*, párrs. 118 a 136.

46. El informe del Grupo de Trabajo tomó nota de los progresos considerables logrados con respecto a los temas concretos que le había remitido la Comisión[26]. El Grupo de Trabajo recomendó a la Comisión que para acelerar la terminación de su labor se celebrase otro período de sesiones en el otoño de 1974. El Grupo de Trabajo decidió que en el próximo (séptimo) período de sesiones examinaría: 1) el contenido del contrato de transporte marítimo de mercancías; 2) la validez y el efecto de las cartas de garantía; 3) la protección del comprador de buena fe del conocimiento de embarque. Además, el Grupo de Trabajo decidió que en su séptimo período de sesiones examinaría también cualesquiera otros temas cuyo estudio fuese necesario para terminar el examen inicial de las reglas del Convenio de Bruselas de 1924 y del Protocolo de 1968.

Examen del informe por la Comisión

47. Durante el examen del informe se señaló que, como la redacción de las normas revisadas que regulan la responsabilidad del porteador marítimo no había terminado aún, la Comisión seguiría su práctica habitual de examinar los progresos logrados por el Grupo de Trabajo y adoptaría las decisiones del caso cuando el proyecto de normas aprobado por el Grupo de Trabajo pudiese examinarse en su totalidad.

48. Todos los representantes que se refirieron a esta cuestión expresaron su satisfacción por los progresos logrados por el Grupo de Trabajo en el desempeño de su mandato. Muchos representantes hicieron hincapié en la importancia de revisar las normas internacionales vigentes relativas a la responsabilidad del porteador marítimo para tener en cuenta más adecuadamente los intereses de los países en desarrollo y de los cargadores en general. Algunos representantes recalcaron la importancia de que los trabajos prosiguieran sin interrupción, teniendo presente que la UNCTAD había recomendado que la CNUDMI preparase con rapidez normas jurídicas revisadas sobre esta materia.

49. La mayor parte de los representantes opinó que el Grupo de Trabajo necesitaría probablemente dos períodos de sesiones más para completar su tarea. En el próximo período de sesiones del Grupo de Trabajo (séptimo) podría completarse la primera lectura de las normas revisadas sobre la responsabilidad del porteador[27], en tanto que en el octavo período de sesiones el Grupo de Trabajo podría efectuar la segunda lectura de esas normas. Algunos representantes afirmaron que el Grupo de Trabajo debía decidir en su próximo período de sesiones si las normas revisadas tenían que adoptar la forma de una revisión del Convenio de Bruselas de 1924 y de su Protocolo de 1968 o si debía "prepararse un nuevo convenio internacional para su adopción bajo los auspicios de las Naciones Unidas"[28].

50. Fue opinión general que el Grupo de Trabajo debía completar su labor con la mayor rapidez posible. Los representantes apoyaron la solicitud del Grupo de Trabajo de que su séptimo período de sesiones se celebrase en Ginebra del 30 de septiembre al 11 de octubre de 1974, y su octavo período de sesiones en Nueva York, en enero o febrero de 1975. Algunos representantes expresaron la esperanza de que este calendario permitiría al Grupo de Trabajo presentar a la Comisión, en su octavo período de sesiones, un texto final de las normas revisadas. Varios representantes observaron que tal vez la Comisión no pudiera considerar el proyecto definitivo en su octavo período de sesiones, ya que el texto final, una vez aprobado por el Grupo de Trabajo, debía remitirse a los Estados Miembros de las Naciones Unidas para que formularan sus observaciones y tenía que prepararse un análisis de esas observaciones. A juicio de estos representantes la Comisión no estaría en condiciones, por ende, de examinar el texto final de las normas revisadas antes de su noveno período de sesiones. Otro representante propuso que el texto final de las normas se enviase únicamente a los Estados miembros de la Comisión, ya que el proyecto de normas, después de ser aprobado por la Comisión, iba a ser examinado en una conferencia diplomática.

51. Se manifestó que debido al breve lapso que mediará entre el período final de sesiones del Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo, que se celebrará en febrero de 1975, y el octavo período de sesiones de la CNUDMI, previsto para abril de 1975, no sería posible preparar y transmitir a los gobiernos el documento final a fin de que estos formulasen observaciones sobre el proyecto de texto. Se estimó asimismo que aun cuando se aplazase el octavo período de sesiones de la CNUDMI hasta fines del verano o comienzos del otoño de 1975, sería también imposible que los gobiernos tomasen nota de las opiniones de los navieros, usuarios, aseguradores e instituciones financieras al preparar sus observaciones sobre el proyecto de texto. Por último, se acordó distribuir el proyecto de texto de la manera más amplia posible entre los gobiernos y las organizaciones internacionales interesadas, antes de que la Comisión lo examinara. Se decidió en consecuencia que el proyecto final del Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo se analizaría en el noveno período de sesiones de la Comisión.

52. Algunos representantes declararon que las normas obligatorias relativas al contenido del contrato de transporte, tema que iba a examinar el Grupo de Trabajo en su séptimo período de sesiones, debía ofrecer sólidas salvaguardias para los cargadores y los compradores de buena fe del documento acreditativo del contrato de transporte. Un representante, comentando el proyecto de disposiciones sobre demora aprobado por el Grupo de Trabajo, expresó su preferencia por la variante A, que incorporaba el método único para la limitación de la responsabilidad del porteador[29]. Este mismo representante insistió en que debía protegerse a los cargadores contra los posibles abusos, en caso de que se retuvieran los términos entre corchetes en el proyecto de disposición sobre el ámbito documentario del convenio, permitiendo un acuerdo expreso en el sentido que el convenio no sería aplicable si no se expedía un documento acreditativo del contrato de

[26] Los temas tratados por el Grupo de Trabajo en períodos de sesiones anteriores se resumen en el párr. 2 de su informe (A/CN.9/88).

[27] Los temas que deben examinarse en el séptimo período de sesiones del Grupo de Trabajo se indican en el párr. 9 *supra*.

[28] A/CN.9/88, párr. 2.

[29] A/CN.9/88, párr. 26 *a)*, limitación de responsabilidad: variante A.

transporte[30]. Dicho representante se pronunció también en favor de la supresión del texto entre corchetes en el proyecto de disposición sobre el transporte de mercancías sobre cubierta, que permitiría dicho transporte si estuviera de conformidad "con los usos generales del comercio de que se trata"[31].

Decisión de la Comisión

53. En su 150a. sesión, celebrada el 17 de mayo de 1974, la Comisión aprobó por unanimidad la siguiente decisión:

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

"1. *Toma nota con aprecio* del informe del Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo acerca de la labor realizada en su sexto período de sesiones;

"2. *Recomienda* al Grupo de Trabajo que considere las observaciones y propuestas hechas en el séptimo período de sesiones de la Comisión;

"3. *Pide* al Grupo de Trabajo que continúe su labor con arreglo al mandato estipulado por la Comisión en su cuarto período de sesiones y complete sus trabajos a la mayor brevedad;

"4. *Pide* al Secretario General:

"*a*) Que transmita el proyecto de normas uniformes sobre esta materia, una vez que lo termine el Grupo de Trabajo a los gobiernos y organizaciones internacionales interesadas a fin de que formulen observaciones al respecto;

"*b*) Que prepare un análisis de esas observaciones para que lo examine la Comisión en su noveno período de sesiones."

CAPITULO V

EMPRESAS MULTINACIONALES

54. La Asamblea General, en su vigésimo séptimo período de sesiones, aprobó la resolución 2928 (XXVII), relativa al informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones. En el párrafo 5 de la resolución, la Asamblea General invitó 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 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".

55. En respuesta a una decisión adoptada por la Comisión en su sexto período de sesiones[32], la Secretaría preparó un cuestionario relativo a los problemas jurídicos que presentan las empresas multinacionales y envió el cuestionario a los gobiernos y a las organizaciones internacionales.

56. En el actual período de sesiones[33], la Comisión tuvo ante sí una nota del Secretario General (A/CN.9/90), en la que presentaba el texto del cuestionario y la información relativa a las respuestas recibidas hasta el momento de los gobiernos, órganos y organismos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales y nacionales. Se señaló que la mayoría de las respuestas se habían recibido recientemente y que se esperaban más respuestas.

57. La Secretaría informó a la Comisión de que otros organismos a los que se había hecho referencia en la resolución de la Asamblea General estaban llevando a cabo estudios, pero que se esperaba que el informe del Secretario General, pedido por la Comisión en su sexto período de sesiones para ser presentado en un futuro período de sesiones[34], estaría preparado para el octavo período de sesiones de la Comisión.

58. Varios representantes hicieron hincapié en la importancia de la materia con relación al comercio internacional y en la necesidad de establecer normas convenidas internacionalmente con respecto a las empresas multinacionales. Otros representantes opinaron que la Comisión no podía hacer una contribución significativa a la solución de los problemas suscitados con relación a las empresas multinacionales; sin embargo, no se oponían a que la Comisión adoptara alguna medida. Se hizo referencia a que un informe del grupo de personalidades eminentes, designado por el Secretario General de acuerdo con la resolución 1721 (LIII) del Consejo Económico y Social, se publicaría en un futuro próximo para que lo examinase el Consejo en su 57° período de sesiones, que se celebraría en Ginebra en julio de 1974. En este sentido, se expresó la esperanza de que las recomendaciones relativas a las medidas internacionales adecuadas que presentaría el grupo, reconocerían el mandato otorgado a la Comisión por la Asamblea General con respecto a los aspectos jurídicos de la cuestión de las empresas multinacionales.

Decisión de la Comisión

59. La Comisión, en su 146a. sesión, celebrada el 14 de mayo de 1974, aprobó por unanimidad la siguiente decisión:

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

"*Pide* al Secretario General que presente a la Comisión, para que ésta lo examine en su octavo período de sesiones, un informe que incluya:

"*a*) Un análisis de las respuestas recibidas de los gobiernos y organizaciones internacionales al cuestionario redactado a petición de la Comisión y relativo a los problemas jurídicos que presentan las empresas multinacionales;

[30] A/CN.9/88, párr. 48 *a*) 2).
[31] A/CN.9/88, párr. 103 *a*) 1).
[32] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo octavo período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/9017), párr. 116 (Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, primera parte II, A).
[33] La Comisión examinó esta cuestión en su 146a. reunión, celebrada el 14 de mayo de 1974.
[34] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo octavo período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/9017), párr. 116 (Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, primera parte, II, A).

"*b*) Un examen de los estudios disponibles, incluidos los de los órganos y organismos de las Naciones Unidas, en la medida en que estos estudios aborden problemas planteados en el comercio internacional por las operaciones de las empresas multinacionales y susceptibles de solución mediante normas jurídicas;

"*c*) Sugerencias relativas a la futura línea de conducta de la Comisión, en términos de programa de trabajo y de métodos de trabajo en esta esfera concreta."

CAPITULO VI

RATIFICACIONES DE LAS CONVENCIONES RELATIVAS AL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL O ADHESIÓN A LAS MISMAS

60. La Comisión tuvo ante sí un informe del Secretario General, preparado en respuesta a una decisión adoptada por ella en su sexto período de sesiones[35], con respecto a la ratificación de las convenciones relativas al derecho mercantil internacional o la adhesión a las mismas[36]. El informe tiene en cuenta la información recibida de otros órganos y organismos especializados de las Naciones Unidas y las opiniones expresadas por los representantes en la Comisión en respuesta a las encuestas de la Secretaría. El informe *a*) expone las posibles causas de demora en la ratificación o adhesión que pueden originarse en las etapas preparatorias de la labor con respecto a una convención y las causas que se relacionan con la aplicación de las convenciones en el plano nacional; *b*) describe los procedimientos y métodos que se han ideado con el objeto de acelerar la adopción y aplicación de normas internacionales, y *c*) consigna las conclusiones y sugerencias acerca de los procedimientos que serían útiles para la ratificación de las convenciones relativas al derecho mercantil internacional o la adhesión a las mismas.

61. La Comisión tomó nota de los procedimientos elaborados por la Organización de Aviación Civil Internacional y la Organización Mundial de la Salud en virtud de los cuales las normas adoptadas por esos órganos son obligatorias para un Estado Miembro a menos que dicho Estado declare antes de una fecha determinada que no desea quedar obligado. Se observó que esos procedimientos se utilizaban únicamente en el contexto de reglas y normas internacionales que eran de índole técnica.

62. Un representante sugirió que la Comisión examinara la cuestión de la ratificación de las convenciones en consulta con la Comisión de Derecho Internacional.

63. La Comisión, después de la deliberación, convino en que la cuestión de la ratificación podría abordarse más útilmente en un futuro período de sesiones una vez que se haya dado término a la Convención sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías. Se expresó la opinión de que sería más provechoso considerar las causas de la no ratificación con referencia a una convención determinada preparada por la CNUDMI. Por esta razón, la Comisión opinó que era prematuro establecer un nuevo grupo de trabajo sobre el tema o designar un relator especial.

Decisión de la Comisión

64. La Comisión, en su 147a. sesión, celebrada el 15 de mayo de 1974, aprobó por unanimidad la siguiente decisión:

La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional decide:

"*a*) Mantener en su programa la cuestión de la ratificación de las convenciones relativas al derecho mercantil internacional o la adhesión a las mismas;

"*b*) Volver a examinar esta cuestión en su noveno período de sesiones con especial referencia al estado de ratificación logrado entonces con respecto a la Convención sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías."

CAPITULO VII

FORMACIÓN Y ASISTENCIA EN MATERIA DE DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL

65. La Comisión tuvo ante sí una nota del Secretario General (A/CN.9/92), en la que se daba cuenta de las actividades que se habían emprendido para dar cumplimiento a la decisión de la Comisión sobre el tema de la formación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional[37].

66. Al presentar la nota del Secretario General, el Secretario de la Comisión informó a ésta de que los Gobiernos de Austria y Bélgica habían ofrecido cada uno dos pasantías para abogados y funcionarios públicos de países en desarrollo, durante 1974, y que en ese momento se procedía a seleccionar los pasantes. Se ha comunicado a la Secretaría que el Gobierno de Bélgica ha renovado su ofrecimiento de pasantías para 1975.

67. El Secretario de la Comisión esbozó los planes para celebrar un simposio 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, de conformidad con una decisión aprobada por la Comisión en su sexto período de sesiones[38]. Se informó de que en respuesta a una petición de contribuciones voluntarias hecha por el Secretario General para sufragar los gastos

---

[35] *Ibid.*, párr. 132.

[36] La Comisión examinó este tema en su 147a. sesión, celebrada el 15 de mayo de 1974. Por lo que respecta a la recomendación anterior relacionada con el tema, véase A/CN.9/60 (Anuario de la CNUDMI, vol. II: 1971, segunda parte, IV), en el que se presenta la propuesta de la delegación de Francia para la creación de una unión para el "*jus commune*", y A/CN.9/81, en el que se consignan las observaciones de los Estados miembros de la Comisión sobre esa propuesta.

[37] La decisión de la Comisión y las medidas adoptadas por la Asamblea General en su vigésimo octavo período de sesiones se indican en el documento A/CN.9/92, en los párrs. 1 a 3; el cumplimiento de las decisiones de la Comisión se explica en los párrs. 4 a 19 y en el anexo del documento A/CN.9/92.

[38] Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones (1973), *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo octavo período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/9017), párr. 107 (Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, primera parte, II, A).

de viajes y dietas de los participantes de países en desarrollo, los gobiernos habían prometido las siguientes sumas: Noruega, 8.000 dólares; Suecia, 5.000 coronas suecas (unos 1.150 dólares); Austria, 25.000 chelines austríacos (unos 1.300 dólares), y Kuwait, gastos de los participantes de ese país.

68. Hubo acuerdo general acerca de los planes propuestos para el simposio en la nota del Secretario General[39]. En el debate sobre los planes se hicieron sugerencias con respecto a los temas, entre los que se considerarán en el octavo período de sesiones de la CNUDMI, que serían de mayor interés para los participantes, y observaciones acerca de la importancia de la distribución anticipada del material preparatorio para el simposio y la significación de la propuesta deliberación acerca del alcance de los cursos sobre derecho mercantil internacional.

69. El representante de la República Federal de Alemania declaró que su Gobierno haría una contribución voluntaria de 25.000 marcos alemanes (unos 10.000 dólares) para sufragar los gastos de viajes y dietas de participantes de países en desarrollo y que su Gobierno prestaría también asistencia a expertos de la República Federal de Alemania que asistieran al simposio.

70. Un representante sugirió que se considerara la posibilidad de invitar a abogados de países en desarrollo que hacían estudios de graduados en las vecindades del lugar del simposio (es decir, en Suiza), pues los gastos de viaje para esos participantes en el simposio serían bastante bajos.

71. El observador del Consejo de Asistencia Económica Mutua (CAEM) anunció que su organización había establecido recientemente un fondo de becas para ayudar a estudiantes de países en desarrollo, y que para 1974 se disponía de 420 becas para estudiantes de 24 países en desarrollo.

72. El representante de Australia reiteró el ofrecimiento de su Gobierno de conceder una beca de 5.000 dólares para la preparación en Australia, por un becario de un país en desarrollo, de materiales didácticos para un curso sobre derecho mercantil internacional.

73. Varios representantes expresaron su agradecimiento a los gobiernos que habían proporcionado pasantías, becas o contribuciones voluntarias para gastos de viajes y dietas de participantes en el simposio, y declararon que esperaban que otros países desarrollados decidieran prestar asistencia similar.

74. Un representante llamó la atención hacia la importancia de celebrar seminarios sobre derecho mercantil internacional en países en desarrollo. Declaró que esos seminarios podrían organizarse en cooperación con instituciones internacionales tales como el UNITAR.

CAPITULO VIII

RESPONSABILIDAD POR DAÑOS CAUSADOS POR PRODUCTOS DESTINADOS AL COMERCIO INTERNACIONAL U OBJETO DE ÉSTE

75. La Asamblea General, en su vigésimo octavo período de sesiones, aprobó la resolución 3108 (XXVIII) de 12 de diciembre de 1973, relativa al informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones. En el párrafo 7 de la mencionada resolución, la Asamblea General invitó a la Comisión:

> "A considerar la conveniencia de preparar normas uniformes sobre la responsabilidad civil de los productores por daños causados por sus productos destinados a la venta o la distribución internacionales u objeto de éstas, teniendo en cuenta la viabilidad y el momento más oportuno para ello en vista de los demás temas de su programa de trabajo."

76. En su actual período de sesiones[40], la Comisión tuvo a la vista una nota del Secretario General (A/CN.9/93) en la que se suministraban algunos antecedentes relativos al párrafo 7 de la resolución de la Asamblea General, y se sugerían las medidas que podía tomar la Comisión de conformidad con dicho párrafo.

77. El representante de Noruega, cuyo Gobierno había propuesto a la Asamblea General que la cuestión de la responsabilidad por daños causados por los productos se incluyera en el programa de trabajo de la Comisión, declaró que convendría, en interés de la corrección de las prácticas del comercio internacional, que se establecieran reglas internacionales que regularan la responsabilidad civil de los fabricantes por los daños causados por sus productos a personas o a sus bienes. La Comisión había tropezado con diversos tipos de problemas relacionados con esta responsabilidad en el curso de sus trabajos sobre las normas uniformes para la compraventa internacional de mercaderías y la convención sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías. Sin embargo, importantes aspectos de la responsabilidad por productos habían quedado excluidos del ámbito de la ley uniforme sobre la compraventa internacional de mercaderías y la convención sobre la prescripción, y convenía que los trabajos sobre la compraventa internacional se complementaran con normas uniformes que regulasen la responsabilidad por daños causados por productos. En opinión del representante de Noruega, las normas uniformes propuestas no sólo debían regular la responsabilidad civil resultante de un contrato entre el comprador y el vendedor, sino también la responsabilidad civil del productor hacia el consumidor, aunque no hubiera un contrato entre ellos, y en circunstancias en que la responsabilidad no pudiera basarse en normas de derecho contractual. Se trataba no sólo de la responsabilidad del propio productor, sino también de la de otras personas que actuaban como intermediarios entre el productor y el consumidor. Señaló a la atención de la Comisión el elevado número de demandas presentadas en los últimos años y las tentativas poco satisfactorias de establecer una distinción, a efectos de demostrar la responsabilidad, entre las relaciones contractuales y las extracontractuales. La existencia de leyes nacionales divergentes, que imponían distintos grados de responsabilidad, podía afectar a la relación de intercambio en cuanto un grado mayor de responsabilidad daba lugar a costos más elevados, entre ellos el costo del seguro, y ello podía provocar una distorsión del comercio.

[39] A/CN.92, párrs. 9 a 19 y anexo.

[40] Esta cuestión fue examinada por la Comisión en sus sesiones 145a. y 146a., celebradas el 14 de mayo de 1974.

78. Varios representantes se declararon partidarios de incluir esta cuestión en el programa de trabajo de la Comisión, pero indicaron que la Comisión no debía iniciar el examen del tema hasta tanto no hubiera finalizado sus trabajos sobre las normas uniformes relativas a la compraventa internacional de mercaderías.

79. Algunos representantes manifestaron dudas acerca de la conveniencia de abordar esta cuestión. Señalaron que otras organizaciones internacionales, en especial la Conferencia de La Haya sobre Derecho Internacional Privado, el Consejo de Europa y las Comunidades Europeas, habían iniciado su labor en la esfera de la responsabilidad por los productos y que sería conveniente esperar los resultados de esa labor. Asimismo, se manifestaron dudas sobre si la cuestión de la responsabilidad civil de los productores caía dentro de la competencia de la Comisión en relación con la armonización y unificación del derecho mercantil internacional, conferida a la Comisión por la Asamblea General[41]. Se dijo que el tema propuesto no constituía un asunto esencialmente de derecho mercantil, en especial si la responsabilidad derivaba de una circunstancia externa a un contrato de compraventa internacional de mercaderías. Se hizo presente que, aun en el contexto de la compraventa internacional de mercaderías, los instrumentos internacionales que actualmente preparaba la Comisión excluían la venta de mercaderías a los consumidores.

80. Por lo demás, otros representantes opinaron que el ámbito del mandato de la Comisión y la conveniencia de preparar normas uniformes, no debía depender de distinciones doctrinales entre asuntos pertenecientes al derecho civil y al derecho mercantil. Según estos representantes, la responsabilidad del productor podía considerarse como una responsabilidad comercial. La cuestión más importante consistía en saber si la ausencia de esas normas podía ejercer un influjo adverso en el comercio internacional. En general hubo acuerdo en que sería necesario un estudio relativo a los principales problemas que se planteaban en relación con la preparación de normas uniformes sobre el tema, y un examen de la labor pendiente de las demás organizaciones en esta esfera, como base para una decisión sobre tales cuestiones.

Decisión de la Comisión

81. La Comisión, en su 146a. sesión, celebrada el 14 de mayo de 1974, aprobó por unanimidad la siguiente decisión:

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

"*Teniendo en cuenta* la resolución 3108 (XXVIII) de la Asamblea General, de 12 de diciembre de 1973,

"*Pide* al Secretario General que prepare un informe para que la Comisión lo examine en su octavo período de sesiones, en el que figure:

"*a*) Un examen de la labor de otras organizaciones con respecto a la responsabilidad civil por daños causados por los productos;

"*b*) Un examen de los principales problemas que puedan plantearse en esta esfera y de las soluciones que se han adoptado al respecto en las legislaciones nacionales o que están considerando las organizaciones internacionales;

"*c*) Sugerencias relativas a la futura línea de conducta de la Comisión."

[41] Resolución 2205 (XXI) de la Asamblea General.

CAPITULO IX

LABOR FUTURA

A. *Resolución 3108 (XXVIII) de la Asamblea General relativa al informe de la Comisión sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones*

82. La Comisión tomó nota de esta resolución.

B. *Designaciones para llenar vacantes en los Grupos de Trabajo*

83. Como resultado de la expiración de los mandatos de algunos Estados miembros de la Comisión se han producido vacantes en el Grupo de Trabajo sobre la Compraventa Internacional de Mercaderías y en el Grupo de Trabajo sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo. La Comisión designó a los siguientes Estados miembros:

a) Grupo de Trabajo sobre la Compraventa Internacional de Mercaderías: Checoslovaquia y Sierra Leona para reemplazar al Irán y a Túnez;

b) Grupo de Trabajo sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo: República Federal de Alemania para reemplazar a España.

84. Con respecto a la cuestión de llenar las vacantes en el Grupo de Trabajo sobre la Compraventa Internacional de Mercaderías, se entendió que la designación de Checoslovaquia en lugar del Irán no perjudicaría en modo alguno la representación de los grupos regionales en ese o en cualquier otro Grupo de Trabajo y que un miembro del grupo de Estados asiáticos podía volver a ocupar en el futuro la vacante dejada por el Irán. Se entendió asimismo que se designaría a Checoslovaquia para la labor del Grupo de Trabajo relativa a una ley uniforme sobre la compraventa internacional de mercaderías y que se reconsideraría la composición del Grupo de Trabajo cuando se asignasen a éste nuevas tareas.

C. *Lugar y fecha de los períodos de sesiones de la Comisión y de sus Grupos de Trabajo*

85. Después de tomar nota de una exposición sobre las consecuencias financieras de la convocación de un período extraordinario de sesiones del Grupo de Trabajo sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo en Ginebra en 1974 (A/CN.9/95), la Comisión decidió que se programaran su octavo período de sesiones y los períodos de sesiones de sus Grupos de Trabajo de manera que se realizaran como sigue:

a) Octavo período de sesiones de la Comisión, en Ginebra, del 1° al 18 de abril de 1975;

b) Séptimo período de sesiones del Grupo de Trabajo sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo, en Ginebra, del 30 de septiembre al 11 de octubre de 1974;

c) Tercer período de sesiones del Grupo de Trabajo sobre Títulos Negociables Internacionales, en Ginebra, del 6 al 17 de enero de 1975;

d) Octavo período de sesiones del Grupo de Trabajo sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo, en Nueva York, del 27 de enero al 7 de febrero de 1975;

e) Sexto período de sesiones del Grupo de Trabajo sobre la Compraventa Internacional de Mercaderías, en Nueva York, del 10 al 21 de febrero de 1975.

D. *Programa de trabajo*

86. Varios representantes señalaron que la labor realizada por los Grupos de Trabajo de la Comisión se acercaba a su término y expresaron la opinión de que la Comisión tratara de considerar los proyectos de textos presentados por los Grupos de Trabajo de acuerdo con el siguiente programa:

a) Reglas uniformes sobre la responsabilidad de los porteadores marítimos por pérdida o daño de la carga: lo antes posible una vez terminado el proyecto de reglas por el Grupo de Trabajo (se espera que en febrero de 1975);

b) Ley uniforme sobre la compraventa internacional de mercaderías: en el período de sesiones de la Comisión que siga al período de sesiones en el que se apruebe el proyecto de reglas uniformes sobre la responsabilidad de los porteadores marítimos *a*) *supra*;

c) Ley uniforme sobre letras de cambio internacional y pagarés internacionales: en lo posible en el período de sesiones de la Comisión que siga al período de sesiones en el que se apruebe el proyecto de ley uniforme sobre la compraventa internacional de mercaderías.

E. *Otros trabajos en curso*

87. La Secretaría comunicó a la Comisión que, además de las cuestiones pendientes descritas en los capítulos precedentes del informe, entre los temas que estarían bastante adelantados para que los examinara la Comisión en su octavo período de sesiones figuran los siguientes: proyecto de normas uniformes para uso facultativo en el arbitraje especial relacionado con el comercio internacional[42]; proyecto de condiciones generales uniformes de compraventa[43]; un estudio de las normas con respecto a las garantías reales en las mercaderías (por ejemplo, ventas condicionales y recibos fiduciarios) relacionadas con las transacciones internacionales[44].

[42] Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones, *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo octavo período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/9017), párr. 85 (Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1971, primera parte, II. A).

[43] *Ibid.*, párr. 24.

[44] 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. 145 (Anuario de la CNUDMI, vol. 1: 1968-1970, segunda parte, III, A). 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), párrs. 50 a 53 (Anuario de la CNUDMI, vol. II: 1971, primera parte, II, A).

CAPITULO X

OTROS ASUNTOS

A. *Informe del Secretario General sobre las actividades corrientes de otras organizaciones*

88. La Comisión tomó nota de este informe (A/CN.9/94).

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

89. La Comisión, en su sexto período de sesiones, decidió considerar en el actual período de sesiones la solicitud del Presidente del Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) de que la Comisión examinara el "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 de trabajo nombrado por el UNIDROIT[45].

90. Los representantes que intervinieron sobre el tema expresaron su reconocimiento al UNIDROIT por haber remitido a la Comisión el proyecto de ley. Varios representantes señalaron la estrecha relación existente entre las normas sobre validez incorporadas en el proyecto del UNIDROIT y las normas que regulan la formación de los contratos.

91. Con respecto a la formación de los contratos, se señaló que la Conferencia diplomática sobre la unificación del derecho que regula la compraventa internacional de mercaderías, celebrada en La Haya en abril de 1974, además de la Ley Uniforme sobre la compraventa internacional de mercaderías (LUCI) había aprobado también una Ley Uniforme sobre la formación de contratos para la compraventa internacional de mercaderías (LUFC). Varios representantes expresaron la opinión de que se debería pedir al Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías, que una vez terminada su labor relativa a la Ley Uniforme sobre la compraventa internacional de mercaderías, examinara el establecimiento de normas uniformes que regularan la validez de los contratos para la compraventa internacional de mercaderías, sobre la base del proyecto del UNIDROIT, en relación con su mandato de preparar normas uniformes sobre la formación de contratos. En opinión de algunos representantes, las normas uniformes sobre validez y sobre formación deberían ser objeto de un solo instrumento. Otros representantes eran partidarios de que el Grupo de Trabajo determinara si las normas sobre validez y formación deberían ser objeto de un solo instrumento o si sería más apropiado tratar las cuestiones en instrumentos separados. Algunos otros representantes opinaron que el Grupo de Trabajo debía quedar en libertad para examinar la conveniencia y viabilidad de establecer normas uniformes sobre la validez de los contratos para la compraventa internacional de mercaderías.

[45] La decisión adoptada por la Comisión en su sexto período de sesiones figura en *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo octavo período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/9017), párr. 148 (Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, primera parte, II, A). El texto del proyecto de ley figura en la publicación del UNIDROIT "Etude XVI 1B, Doc. 22; U.D.P. 1972".

92. Algunos representantes sugirieron que la Comisión examinara la conveniencia de preparar normas uniformes que regularan la formación y validez de los contratos en general en la medida en que fueran pertinentes al comercio internacional. Otros representantes expresaron que las cuestiones de la validez y la formación de los contratos presentaban aspectos diferentes que dependían de las relaciones comerciales a las que se aplicara el contrato. Sostuvieron por tanto que el Grupo de Trabajo debería empezar por examinar las cuestiones relativas a la formación y la validez de los contratos para la compraventa internacional de mercaderías, pero quedaría facultado para considerar si los principios fundamentales de la formación y la validez de tales contratos también se aplicarían a otros tipos de contratos.

Decisión de la Comisión

93. La Comisión, en su 147a. sesión, celebrada el 15 de mayo de 1974, aprobó por unanimidad la siguiente decisión:

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

"1. *Expresa su reconocimiento* al Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) por haber remitido 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";

"2. *Decide* pedir a su Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías que, una vez concluida su labor relativa a la Ley Uniforme sobre la compraventa internacional de mercaderías, examine el establecimiento de normas uniformes que regulen la validez de los contratos para la compraventa internacional de mercaderías, sobre la base del citado proyecto del UNIDROIT, en relación con su labor sobre las normas uniformes que regulan la formación de contratos para la compraventa internacional de mercaderías."

C. *Derecho internacional privado*

94. Un representante sugirió que, en un período de sesiones futuro, la Comisión examinara la posibilidad de iniciar trabajos con respecto a la unificación de normas en la esfera del derecho internacional privado (conflicto de leyes). Se rindió homenaje a la competencia en esa esfera de la Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado, y a las útiles convenciones que se habían preparado con sus auspicios. No obstante, se observó que si bien la Conferencia de La Haya permitía el ingreso en ella de los Estados de todas las regiones del mundo, muchos Estados no eran miembros y la Conferencia carecía de un consejo de administración internacionalmente representativo. La Comisión en colaboración con la Conferencia de La Haya y evitando duplicaciones en los trabajos, podría asegurar una participación más amplia en esa labor y una adopción más general de normas uniformes en esta esfera. Esta sugerencia fue apoyada por otro representante. Algunos otros representantes expresaron reservas acerca de esta sugerencia; a este respecto, se mencionó la importancia de la unificación de las normas sustantivas que regulan el derecho mercantil internacional, y la competencia especial de la Conferencia de La Haya con respecto a la unificación de las normas del derecho internacional privado.

95. Se convino en que la Comisión no adoptara decisión alguna con respecto a esta cuestión en el actual período de sesiones.

D. *Bibliografías de derecho mercantil internacional*

96. La Comisión tomó nota de la compilación de bibliografías de derecho mercantil internacional (A/CN.9/L.25), basada en los materiales proporcionados a la Comisión por los miembros en respuesta a la invitación hecha por la Comisión en su cuarto período de sesiones[46].

97. Se expresó satisfacción por la preparación y compilación de ese material. Se convino en que si otros miembros suministraban tal material bibliográfico dentro de la esfera de la labor de la Comisión, ese material se compilara y distribuyera como documento de la Comisión en forma de un suplemento de la citada compilación inicial[47].

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.]

[46] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo sexto período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8417), párr. 137 (Anuario de la CNUDMI, vol. II: 1971, primera parte, II, A). Proporcionaron material bibliográfico Australia, Austria, Bélgica, el Brasil, Chile, Hungría, la India, Italia, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Rumania y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

[47] Véase también: "Reseña de bibliografías de derecho mercantil internacional: informe del Secretario General" (A/CN.9/L.20 y Add.1), reproducida en el Anuario de la CNUDMI, vol. II: 1971.

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

Título o descripción	*Signatura del documento*
Programa provisional; anotaciones al programa provisional; calendario provisional de sesiones: nota del Secretario General	A/CN.9/85
Pagos internacionales: créditos mercantiles bancarios; garantías bancarias: nota del Secretario General	A/CN.9/89 y Corr. 1*

* En español, inglés y ruso solamente.

Título o descripción	*Signatura del documento*
Empresas multinacionales: estado actual de los trabajos: nota del Secretario General	A/CN.9/90
Formación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional: nota del Secretario General	A/CN.9/92 y Corr. 1**
Responsabilidad por daños causados por productos destinados al comercio internacional u objeto de éste: nota del Secretario General	A/CN.9/93
Actas resumidas del séptimo período de sesiones de la Comisión	A/CN.9/SR.143-150
Proyecto de informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su séptimo período de sesiones	A/CN.9/VII/CRP.1 y Add.1 a 10
Lista de delegaciones	A/CN.9/INF.6

** En francés solamente.

I. COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERIAS

1. Informe del Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías acerca de la labor realizada en su quinto período de sesiones (Ginebra, 21 de enero a 1° de febrero de 1974) (A/CN.9/87)*

INDICE

	Párrafos
INTRODUCCIÓN	1–10
I. CONTINUACIÓN DEL EXAMEN DE LOS ARTÍCULOS 58 A 70 DE LA LUCI	11–87
CAPÍTULO IV. Obligaciones del comprador	12–87
Sección I. Pago del precio	12–59
A. Fijación del precio (*continuación*)	12–16
Artículo 58	12–16
B. Lugar y fecha del pago	17–35
Artículo 59	17–21
Artículo 60	22–25
Nuevo artículo 59 bis	26–35
C. Recursos en caso de falta de pago	36–59
Artículos 61 a 64	36–59
Sección II. Recepción	60–83
Artículo 65	60–70
Artículo 66	71–72
Artículo 67	73–81
Artículo 68	82–83
Sección III. Otras obligaciones del comprador	84–87
Artículo 69	84–85
Artículo 70	86–87
II. EXAMEN DE LOS ARTÍCULOS 71 A 101 DE LA LUCI	88–244
CAPÍTULO V. Disposiciones comunes a las obligaciones del vendedor y del comprador	88–205
Sección I. Concomitancia entre la entrega de la cosa y el pago del precio	88–106
Artículos 71 y 72	88–89
Artículo 73	90–106
Sección II. Exoneración	107–115
Artículo 74	107–115
Sección III. Reglas complementarias en materia de resolución	116–156
Artículo 75	116–127
Artículo 76	128–134
Artículo 77	135–137
Artículo 78	138–144
Artículo 79	145–151
Artículo 80	152–154
Artículo 81	155–156
Sección IV. Reglas complementarias en materia de daños y perjuicios	157–199
Artículo 82	157–165
Artículo 83	166–167
Artículo 84	168–176
Artículo 85	177–182
Artículo 86	183–185
Artículo 87	186–187
Artículo 88	188–194
Artículo 89	195–199
Sección V. Gastos	200–201
Artículo 90	200–201
Sección VI. Conservación de la cosa	202–205
Artículos 91 a 95	202–205
CAPÍTULO VI. Transmisión de los riesgos	206–244
Artículo 96	207–212
Artículos 97 a 99	213–241
Artículos 99 a 101	242–244
III. LABOR FUTURA	245

INTRODUCCIÓN

1. El Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías fue creado 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 está integrado actualmente por los siguientes Estados miembros de la Comisión: Austria, Brasil, Estados Unidos de América, Francia, Ghana, Hungría, India, Japón, Kenia, México, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas[1].

2. Las atribuciones del Grupo de Trabajo se indican en el párrafo 38 del informe de la Comisión de las

* 14 de marzo de 1974

[1] La Comisión eligió 14 miembros en sus períodos de sesiones segundo y cuarto, pero los mandatos del Irán y de Túnez como miembros de la Comisión expiraron el 31 de diciembre de 1973.

Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre su segundo período de sesiones[2].

3. El Grupo de Trabajo celebró su quinto período de sesiones en la Oficina de las Naciones Unidas en Ginebra, del 21 de enero al 1° de febrero de 1974. Estuvieron representados todos los miembros del Grupo de Trabajo.

4. Asistieron igualmente al período de sesiones observadores de Bulgaria, Filipinas, Noruega y la República Federal de Alemania, así como observadores de las siguientes organizaciones internacionales: la Conferencia de La Haya sobre Derecho Internacional Privado, el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado y la Cámara de Comercio Internacional.

5. Se presentaron al Grupo de Trabajo los siguientes documentos:

a) Programa provisional y anotaciones (A/CN.9/WG.2/L.1);

b) Análisis de las observaciones y propuestas hechas por los representantes de los Estados miembros 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 los Estados miembros sobre los artículos 56 a 70 de la LUCI (A/CN.9/WG.2/WP.15/Add.1);

d) Análisis de las observaciones y propuestas hechas por los representantes de los Estados miembros sobre los artículos 71 a 101 de la LUCI: nota del Secretario General (A/CN.9/WG.2/WP.17);

e) Texto de las observaciones y propuestas de los representantes de los Estados miembros sobre los artículos 71 a 101 de la LUCI (A/CN.9/WG.2/WP.17/Add.1);

f) Observaciones del representante de Hungría sobre el artículo 74 de la LUCI (A/CN.9/WG.2/WP.17/Add.2);

g) Compilación de los proyectos de artículos 1 a 59 de la LUCI aprobados por el Grupo de Trabajo en sus cuatro primeros períodos de sesiones (A/CN.9/WG.2/WP.18);

h) Cuestiones que plantean los capítulos IV a VI de la Ley Uniforme sobre la Compraventa Internacional de Mercaderías: informe del Secretario General (A/CN.9/WG.2/WP.19).

6. El representante del Secretario General abrió el período de sesiones del Grupo de Trabajo.

7. En su primera sesión, celebrada el 21 de enero de 1974, el Grupo de Trabajo eligió por aclamación la Mesa siguiente:

Presidente: Profesor Jorge Barrera-Graf (México);
Relator: Profesor Gyula Eörsi (Hungría).

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 58 a 70 de la LUCI;
4) Examen de los artículos 71 a 101 de la LUCI;
5) Futuros trabajos;
6) Aprobación del informe.

9. En el curso de sus deliberaciones, el Grupo de Trabajo estableció grupos de redacción a los que se asignaron diversos artículos.

10. En el anexo I del presente informe figuran los textos de los artículos 58 a 101 que fueron aprobados por el Grupo de Trabajo o cuyo examen se aplazó. En los anexos II y III se reproducen, respectivamente, los textos de las observaciones y propuestas de los representantes de los Estados miembros sobre los artículos 56 a 70 y sobre los artículos 71 a 101 (A/AC.9/WG.2/WP.17/Add.1 y 2), y en el anexo IV el informe del Secretario General sobre las cuestiones que plantean los capítulos IV a VI de la LUCI (A/CN.9/WG.2/WP.19)*.

I. Continuación del examen de los artículos 58 a 70 de la LUCI

11. En su cuarto período de sesiones el Grupo de Trabajo, además de examinar los artículos 18 a 55 de la LUCI, comenzó a estudiar los artículos 56 a 70. Con respecto a este segundo grupo de artículos, el Grupo de Trabajo tomó decisiones sobre los artículos 56 a 57 y efectuó un examen preliminar de los artículos 58 y 59. La decisión final sobre estos dos artículos quedó aplazada hasta el presente período de sesiones.

Capítulo IV. Obligaciones del comprador

SECCIÓN I. PAGO DEL PRECIO

A. *Fijación del precio* (continuación)[3]

Artículo 58

12. El artículo 58 de la LUCI dice:

"Cuando el precio se fije con relación al peso de la cosa, es el peso neto el que determinará dicho precio en caso de duda."

13. En el cuarto período de sesiones del Grupo de Trabajo algunos representantes propusieron que se sustituyeran las palabras "en caso de duda" por las palabras "a menos que las partes hayan convenido otra cosa"[4].

14. Varios representantes se opusieron a la propuesta anterior fundándose en que, conforme al artículo 5 del texto revisado, el acuerdo de las partes siempre tenía prioridad sobre las disposiciones de la

[2] 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.

* Los anexos I a IV se reproducen por separado en el presente capítulo del Anuario en las secciones 2 a 5 respectivamente.

[3] Los títulos del informe que se refieren a temas concretos son iguales a los de la LUCI. Se han añadido para facilitar la referencia a las diversas partes del informe.

[4] A/CN.9/75, párr. 166, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, I, A, 3.

Ley Uniforme y, por lo tanto, no era necesario repetir esta norma general en otros artículos. Algunos representantes sostuvieron que debía suprimirse la expresión "en caso de duda" porque, al no ser más que otra manera de referirse a las estipulaciones del contrato o al uso, era superflua. Otros representantes afirmaron que podían surgir dudas acerca de la existencia de una estipulación contractual para el caso regulado en el artículo 58.

15. En el cuarto período de sesiones se había propuesto que se agregara un párrafo para resolver las dudas en cuanto al pago del precio en la moneda del país del vendedor o del país del comprador[5].

16. El Grupo de Trabajo *decidió* aprobar el artículo 58 de la LUCI sin modificación.

B. *Lugar y fecha del pago*

Artículo 59

17. 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 deba 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 hayan aumentado los gastos relativos al pago, el vendedor soportará dicho aumento."

18. En su cuarto período de sesiones el Grupo de Trabajo aprobó este artículo sin modificación y aplazó el examen de una propuesta de adición de un párrafo hasta que el representante interesado presentara un proyecto revisado[6]. No se ha presentado tal proyecto.

19. Con respecto a la regla general del artículo 59 según la cual el pago debe hacerse en el país del vendedor, un representante señaló que algunos vendedores de países en desarrollo preferían que el pago se hiciera en moneda de terceros países y que, con mucha frecuencia, los compradores de países en desarrollo preferían hacer el pago de las compras internacionales en su propio país. Por esta razón se sugirió que se indicase clara y expresamente la posibilidad de apartarse de la norma general y se propuso la adición de las palabras "salvo que se estipule otra cosa" al comienzo del párrafo 1.

20. Un representante sugirió que, en el párrafo 2 del artículo, después de las palabras "han aumentado", se insertasen las palabras "los riesgos o". Esta propuesta no recibió el apoyo de otros representantes.

21. El Grupo de Trabajo *decidió* aprobar el artículo 59 de la LUCI sin modificación.

Artículo 60

22. El artículo 60 de la LUCI dice así:

"Cuando las partes hayan acordado una fecha para el pago o ésta resulte de los usos, el comprador estará obligado a pagar el precio en tal fecha, sin requerirse ninguna otra formalidad."

23. Un representante sugirió que se suprimiesen las palabras "sin requerirse ninguna otra formalidad". Otro representante manifestó el parecer de que el artículo 60 se había insertado en la LUCI para evitar la aplicación de las normas nacionales que requerían el cumplimiento de ciertas formalidades antes de que el precio fuera pagadero, y que, por lo tanto, si se suprimieran las palabras antes citadas, todo el artículo quedaría sin objeto.

24. Algunos representantes dudaron de que fuera necesario este artículo. Otros, en cambio, opinaron que sería útil conservarlo.

25. El Grupo de Trabajo *decidió* aprobar el artículo 60 de la LUCI sin modificación.

Nuevo artículo 59 bis

26. En su informe sobre las cuestiones que plantean los capítulos IV a VI de la LUCI (A/CN.9/WG.2/WP.19), el Secretario General llegaba a la conclusión de que la subsección 1B (artículos 59 y 60) de la LUCI, titulada "Lugar y fecha del pago", no estaba completa. En el informe se señalaba que, si bien el artículo 59 incluía ciertas normas sobre el lugar del pago, la subsección 1B de la LUCI no regulaba suficientemente el *momento* en que debía hacerse el pago. En particular, esa subsección no resolvía el problema de la relación entre el momento y lugar del pago por el comprador y la dación de las mercaderías por el vendedor cuando el contrato exigía la expedición de las mercaderías, que era lo corriente. Se ponía de manifiesto, además, que, aunque se podían hallar respuestas a algunos de los problemas en los artículos 71 y 72 de la LUCI, no sería fácil para el que utilizara la Ley combinar esas disposiciones dispersas sobre el pago, y que los artículos 71 y 72 planteaban problemas de claridad y compleción.

27. A fin de unificar en mayor grado la presentación de las normas sobre el lugar y la fecha del pago, en el referido informe se sugería que se agregase un artículo a la subsección 1B de la LUCI y se proponía el texto siguiente, que podría sustituir o seguir el artículo 60[7]:

"1. El comprador pagará el precio cuando el vendedor, de conformidad con el contrato y con la presente ley, ponga a su disposición la cosa o un documento que acredite su posesión.

"2. Cuando el contrato implique el transporte de la cosa, el vendedor podrá:

"*a*) exigir mediante notificación adecuada que, antes de la expedición de la cosa y en el país del vendedor, el comprador, a su opción, pague el precio a cambio de los documentos que acrediten la disposición de la cosa, u obtenga el libramiento de una carta de crédito irrevocable, de conformidad con la práctica mercantil corriente, que asegure ese pago; o

"*b*) expida la cosa con la condición de que ella o los documentos que acrediten su disposición se darán al comprador en el lugar de destino contra el pago del precio.

"3. El comprador no estará obligado a pagar el precio mientras no haya tenido la posibilidad de inspeccionar la cosa, salvo que los procedimientos

[5] *Ibid.*, párr. 169.
[6] *Ibid.*, párr. 177.
[7] A/CN.9/WP.19, párrs. 11 y 21; véase el Anexo IV al presente informe, reproducido *infra* en la sección 5.

convenidos entre las partes para la entrega o el pago sean incompatibles con tal posibilidad."

28. Todos los representantes que hicieron uso de la palabra sobre esta cuestión aceptaron, en principio, la propuesta del Secretario General de regular todos los aspectos del lugar y la fecha del pago en una sola subsección de la LUCI. No obstante, se hicieron varias observaciones sobre la terminología y la redacción del proyecto sugerido.

29. Varios representantes opinaron que debería acomodarse la terminología del texto propuesto a la del artículo 20, sustituyendo las palabras "ponga a su disposición la cosa" por las palabras "entregue la cosa" o "ponga la cosa a disposición del comprador", y que debería emplearse una sola fórmula adecuada para describir los documentos de que se hablaba en este artículo. Se señaló que las expresiones "documento que acredite su posesión" y "documentos que acrediten la disposición de la cosa" utilizadas en el proyecto podían interpretarse en el sentido de que se referían a tipos diferentes de documentos. Un representante puso de relieve que en la terminología del *common law* la expresión adecuada sería la de "título sobre la cosa".

30. Respecto del párrafo 1 del proyecto, un observador señaló que la incorporación de las disposiciones de los artículos 71 y 72 al nuevo texto entrañaba la eliminación de la importante disposición en virtud de la cual el vendedor podía exigir que el pago fuera una condición para la dación de la cosa. En consecuencia, sugirió que se añadiera al texto una frase en tal sentido.

31. La mayor parte de las observaciones se refirieron al apartado *a*) del párrafo 2 del proyecto. Varios representantes consideraron que este párrafo debería combinarse con el artículo 69 o colocarse inmediatamente después de éste. Un observador opinó que era contraria al uso mercantil la disposición de este apartado que daba al vendedor el derecho a exigir del comprador, a opción de éste, que pagara el precio u obtuviera el libramiento de una carta de crédito irrevocable antes de la expedición de la cosa, y dijo que el costo de obtener una carta de crédito podía, de hecho, imponer una carga excesiva al comprador. En cambio, otro representante indicó que el vendedor también debería tener derecho a exigir, cuando procediera, una fianza de cumplimiento del contrato.

32. Se propusieron, además, algunos cambios de redacción en el inciso *a*) del párrafo 2 del proyecto. Así, un representante sugirió que la expresión "de conformidad con la práctica comercial corriente" se substituyese por la expresión "de conformidad con el uso"; otro representante propuso que a continuación de las palabras "de la cosa", en la tercera línea, se agregara la frase "u obtenga los documentos relativos al pago que permitan satisfacer las condiciones impuestas por el vendedor en el contrato o que sean conformes con la práctica mercantil corriente en la respectiva rama del comercio". Un observador propuso que se suprimieran las palabras "en el país del vendedor".

33. Un representante opinó que el inciso *a*) del párrafo 2 debería contener también una disposición que estatuyera la obligación del comprador de abrir una carta de crédito, si lo exigía el contrato, y enumerase las consecuencias que se producirían en el supuesto de que no la abriera.

34. El Grupo de Trabajo estableció un grupo de redacción (Grupo de Redacción II) integrado por los representantes de Francia, Ghana, el Japón y el Reino Unido y de los observadores de Noruega y la Cámara de Comercio Internacional, y le pidió que volviera a redactar el nuevo artículo sugerido tomando en consideración las observaciones y propuestas hechas en sesión plenaria.

35. El Grupo de Redacción II presentó su propuesta al Grupo de Trabajo en la 13a. sesión de éste, celebrada el 29 de enero de 1974. Sobre la base de esa propuesta el Grupo de Trabajo *decidió*:

a) Suprimir el artículo 69 de la LUCI y sustituirlo por el nuevo artículo 56 bis siguiente:

"El comprador tomará las medidas que sean necesarias, de conformidad con el contrato, con las leyes y los reglamentos en vigor o con los usos, para que se pague el precio o para que se expidan documentos que aseguren el pago, tales como cartas de crédito o garantías bancarias."

b) Incluir en la Ley el siguiente nuevo artículo 59 bis:

"1. El comprador pagará el precio cuando el vendedor, de conformidad con el contrato y con la presente Ley, ponga a disposición del comprador la cosa o un documento que rija su disposición. El vendedor podrá hacer que tal pago sea condición para la dación de la cosa o del documento.

"2. Cuando el contrato implique el transporte de la cosa, el vendedor podrá expedirla estipulando que la cosa, o los documentos que rijan su disposición, se darán al comprador en el lugar de destino contra el pago del precio.

"3. El comprador no estará obligado a pagar el precio mientras no haya tenido la posibilidad de inspeccionar la cosa, salvo que los procedimientos convenidos entre las partes para la entrega o el pago sean incompatibles con tal posibilidad."

c) Suprimir los artículos 71 y 72 de la LUCI.

C. *Recursos en caso de falta de pago*

Artículos 61 a 64

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

"*Artículo 61*

"1. Si el comprador no paga el precio en las condiciones establecidas en el contrato y por la presente Ley, el vendedor tendrá 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 constituya 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."

37. En su cuarto período de sesiones, el Grupo de Trabajo decidió sustituir los distintos grupos de disposiciones sobre sanciones exigibles por el comprador en caso de incumplimiento de las obligaciones del vendedor por un texto refundido de tales sanciones en el capítulo III de la LUCI. El Secretario General, en su informe sobre las cuestiones que plantean los capítulos IV a VI de la LUCI (A/CN.9/WG.2/WP.19), llegó a la conclusión de que las razones existentes para reagrupar las disposiciones sobre sanciones del capítulo III eran aplicables también al capítulo IV.

38. Como se dice en el informe del Secretario General, varios artículos del capítulo IV contienen disposiciones sobre sanciones. Los artículos 61 a 64 tratan de las sanciones por falta de pago; los artículos 66 a 68[8] se refieren al caso de que el comprador no reciba la cosa o no haga la especificación, y el artículo 70[9] trata del incumplimiento de otras obligaciones del comprador.

39. El Secretario General sugirió que el texto refundido de las disposiciones sobre sanciones figurase a continuación de las disposiciones sustantivas del capítulo IV. Como la última de tales disposiciones era el artículo 69, y como los artículos 71 y 72 de la LUCI se habían incorporado al proyecto de artículo 59 bis[10], el Secretario General propuso que los nuevos artículos sobre sanciones llevasen provisionalmente los números [70] a [72 bis][11].

40. El texto refundido sugerido por el Secretario General en su informe[12] es el siguiente:

"*Artículo* [*70*]

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

"*a*) Ejercer los derechos previstos en los artículos [71] a [72 bis]; y

"*b*) Reclamar una indemnización de daños y perjuicios en los casos previstos en los artículos [82] y [83] o en los artículos [84] a [87].

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

"*Artículo* [*71*]

"El vendedor tendrá derecho a exigir del comprador 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 vendedor haya actuado en forma incompatible con ese derecho declarando la resolución del contrato en virtud del artículo [72 bis]."

"*Artículo* [*72*]

"Cuando el vendedor pida al comprador que ejecute el contrato, el vendedor podrá fijar un plazo suplementario de duración razonable para dicha ejecución. Si el comprador no satisface la petición dentro del plazo suplementario, o, cuando el vendedor no haya fijado tal plazo, dentro de un período razonable, o si el comprador ya antes del vencimiento del plazo pertinente declara que no satisfará la petición, el vendedor podrá recurrir a todo recurso que tenga a su disposición con arreglo a la presente Ley."

"*Artículo* [*72 bis*]

"1. El vendedor podrá declarar resuelto el contrato mediante notificación al comprador:

"*a*) Cuando el incumplimiento por el comprador de cualquiera de sus obligaciones según el contrato de compraventa y la presente Ley constituya una transgresión esencial del contrato, o

"*b*) Cuando el comprador no haya ejecutado el contrato dentro de un plazo adicional fijado por el vendedor de conformidad con el artículo [72].

"2. El vendedor perderá el derecho de declarar resuelto el contrato si no notifica al comprador dentro de un período razonable su intención de ejercerlo,

[8] Para el texto de estos artículos, véanse los párrs. 71, 73 y 82 *infra*.

[9] Para el texto del artículo 70, véase el párr. 86 *infra*.

[10] Véase el párr. 35 *b*) *supra*.

[11] A fin de evitar que se confundan estos artículos con los artículos 70 a 72 de la LUCI, los números de los artículos [70] a [72 bis] propuestos por el Secretario General aparecen entre corchetes en el presente informe.

[12] A/CN.9/WG.12/WP.19, párr. 36; véase el anexo IV al presente informe, reproducido *infra* en la sección 5.

después que el vendedor haya descubierto el incumplimiento por el comprador o debiera haberlo descubierto, o cuando el vendedor haya pedido al comprador que ejecute el contrato, después del vencimiento del período a que se refiere el artículo [72]."

Artículo [70]

41. El Grupo de Trabajo *decidió* aprobar el artículo [70] propuesto por el Secretario General.

Artículo [71]

42. Varios representantes opinaron que era improcedente el paralelismo entre este artículo y el artículo 43 aprobado por el Grupo de Trabajo en su cuarto período de sesiones. Se subrayó que la obligación principal del comprador era pagar el precio y que las restricciones que imponían ciertas leyes nacionales al cumplimiento específico no se aplicaban a esta obligación del comprador. Varios representantes afirmaron que en la LUCI se debería puntualizar que tales restricciones no se aplicaban al pago del precio.

43. Un representante, apoyado por un observador, opinó que la redacción propuesta para el artículo [71], al igual que la del artículo 43, era equívoca porque la disposición por la que se restringía el derecho del vendedor a pedir el cumplimiento aparecía sólo en la segunda frase, como una excepción. Por lo tanto, sugirió que en el artículo se expresara claramente que el vendedor no tenía derecho a pedir el cumplimiento, a menos que ello fuese conforme a la ley del tribunal.

44. Un observador sostuvo que la frase "contratos análogos de compraventa no regulados por la Ley Uniforme" se refería a los contratos internos. En consecuencia, sugirió que se aclarase este punto en el comentario. Un representante apoyó tal sugerencia. Otro representante dijo que en el comentario también debería hablarse de las modalidades de pago.

45. Varios representantes opinaron que el párrafo 2 del artículo 61 de la LUCI era superfluo porque se aplicaba principalmente a los tipos de transacciones que estaban reguladas por los usos, y según el artículo 9 los usos siempre prevalecían sobre las disposiciones de la ley.

46. Varios representantes y observadores expresaron diferentes opiniones en cuanto a si el vendedor debería tener derecho al pago o a la indemnización de daños y perjuicios cuando, después de ofrecida o entregada debidamente la cosa, no se efectuase el pago.

47. Un delegado propuso que en el artículo [71] se incluyese una norma sobre el pago y otra sobre las obligaciones distintas de la de pagar, así como una disposición que dijera que el artículo [71] no se aplicaría cuando el vendedor hubiera declarado resuelto el contrato.

48. El Grupo de Trabajo *decidió* establecer un grupo de redacción (Grupo de Redacción III) compuesto de los representantes de Austria, los Estados Unidos de América y el Japón y el observador de la CCI y le pidió que prepara un texto revisado del artículo [71].

49. El Grupo de Redacción presentó su propuesta al Grupo de Trabajo en su 13a. sesión, celebrada el 29 de enero de 1974. El Grupo de Trabajo *decidió* aprobar la propuesta con pequeñas modificaciones.

50. El texto del artículo aprobado por el Grupo de Trabajo era el siguiente:

"1. Si el comprador no pagare el precio, el vendedor podrá exigir al comprador que cumpla su obligación.

"2. Si el comprador no recibiere la cosa o incumpliere cualquier otra obligación establecida en el contrato o en la presente Ley, el vendedor podrá exigir al comprador que cumpla su obligación en la medida en que el cumplimiento específico pueda ser exigido por el tribunal con arreglo a su propia ley respecto de contratos análogos de compraventa no regulados por la presente Ley.

"3. El vendedor no podrá exigir que el comprador cumpla sus obligaciones cuando haya actuado de forma incompatible con tal derecho al declarar resuelto el contrato en virtud del artículo [72 bis]."

Artículo [72]

51. Un observador sugirió que al final de la primera frase se sustituyeran las palabras "dicha ejecución" por "la ejecución del contrato".

52. El Grupo de Trabajo *decidió* aprobar el artículo [72] con esa modificación. El artículo aprobado dice así:

"Cuando el vendedor pida al comprador que ejecute el contrato, el vendedor podrá fijar un plazo suplementario de duración razonable para la ejucución del contrato. Si el comprador no satisface la petición dentro del plazo suplementario, o, cuando el vendedor no haya fijado tal plazo, dentro de un período razonable, o si el comprador ya antes del vencimiento del plazo pertinente declara que no satisfará la petición, el vendedor podrá recurrir a todo recurso que tenga a su disposición con arreglo a la presente Ley."

Artículo [72 bis]

53. Un observador sugirió que se agregara al párrafo 1 de este artículo un nuevo inciso *c*) en el cual se reconociera el derecho del vendedor, enunciado en el párrafo 1 del artículo 66 de la LUCI, a declarar resuelto el contrato cuando el comprador "dé al vendedor motivos fundados para temer que no se le pagará el precio". Varios representantes se opusieron a esta propuesta basándose en que el caso de que se temiera que se fuese a incumplir el contrato ya estaba regulado en otros artículos de la LUCI.

54. Otro observador señaló que, desde el punto de vista de las sanciones, había que distinguir entre los casos en que el pago o la entrega ya se había efectuado y aquellos en que aún no se había efectuado. En su opinión, si no se había entregado la cosa, el vendedor debería tener derecho a declarar resuelto el contrato por falta de pago sin más requisitos; en cambio, si se había entregado la cosa, el vendedor debería estar obligado a dar un plazo razonable para efectuar el pago antes de resolver el contrato. A este respecto, estimó que no parecía procedente copiar las obligaciones del vendedor y aplicárselas al comprador.

55. Un observador recordó la sugerencia que había hecho en el anexo VI del documento A/CN.9/WG.2/WP.17/Add.1*, en el sentido de que en el artículo 66 de la LUCI se incluyese un nuevo párrafo 2 que dispusiera que el vendedor no debería tener derecho a exigir la devolución de la cosa por falta de pago a menos que en el contrato el vendedor hubiese conservado "la propiedad o un derecho prendario sobre la cosa" hasta que se hubiera pagado el precio.

56. Un observador presentó una nueva versión del artículo [72 bis] y puso de relieve la importancia del paralelismo, en particular entre los artículos 44 y [72 bis]. Subrayó que las sanciones aplicables en el caso de que el vendedor no entregase la cosa no eran necesariamente aplicables al caso de que el comprador no pagase el precio. Señaló que su propuesta se basaba en un principio que había sido adoptado por el Grupo de Trabajo en su primer período de sesiones y que figuraba en el párrafo 100 del documento A/CN.9/35**.

57. Otro observador presentó una enmienda al párrafo 2 de este artículo.

58. Varios delegados expresaron su opinión sobre tales propuestas y sobre la posibilidad de conciliarlas con el artículo [72 bis] sugerido en el informe del Secretario General.

59. El Grupo de Trabajo *decidió* aplazar la decisión final sobre este artículo hasta su siguiente período de sesiones. En dicho período de sesiones tendría en cuenta el texto sugerido en el informe del Secretario General[18] y las propuestas mencionadas en los párrafos 56 (propuesta A) y 57 (propuesta B) *supra*. Estas últimas propuestas decían así:

Propuesta A

"1. El vendedor podrá declarar resuelto el contrato mediante notificación al comprador:

"*a*) Cuando el comprador no haya pagado el precio o de otro modo no haya ejecutado el contrato dentro de un plazo adicional fijado por el vendedor de conformidad con el artículo 72; o

"*b*) Si las mercaderías no han sido entregadas, cuando la falta de pago del precio o el incumplimiento por el comprador de cualquiera de sus demás obligaciones según el contrato de compraventa y la presente Ley constituya una transgresión esencial.

"2. Si el comprador requiere al vendedor que le comunique su decisión en virtud del párrafo 1 del presente artículo y el vendedor no satisface su petición prontamente se entenderá, cuando las mercaderías no hayan sido entregadas, que el vendedor ha resuelto el contrato.

"3. El vendedor perderá el derecho a declarar resuelto el contrato si no hace la notificación pertinente al comprador antes de pagarse el precio o, cuando se han entregado las mercaderías, si no la hace prontamente después de expirado el plazo fijado por el vendedor de conformidad con el artículo [72]."

Propuesta B

"2. El vendedor perderá el derecho a declarar resuelto el contrato si no notifica al comprador en un plazo razonable su intención de ejercerlo:

"*a*) Cuando el comprador no haya cumplido sus obligaciones a tiempo, después de que el vendedor haya sido informado de que el precio ha sido pagado con retraso o después de que el comprador haya pedido al vendedor que tome una decisión acerca de la ejecución o de la resolución del contrato;

"*b*) Cuando el vendedor haya pedido al comprador que ejecute el contrato, después de la expiración del plazo mencionado en el artículo [72];

"*c*) En todos los demás casos, después de que el vendedor haya descubierto el incumplimiento por parde del comprador o debiera haberlo descubierto. En cualquier caso, el vendedor perderá el derecho a reclamar la restitución de las mercaderías entregadas cuando no haya notificado su intención de ejercerlo al comprador en un plazo de seis meses [un año] a contar de la fecha en que las mercaderías fueron entregadas, salvo que en el contrato se reserve al vendedor la propiedad de las mercaderías o una garantía real sobre ellas."

Sección II. Recepción

Artículo 65

60. El artículo 65 de la LUCI dice lo siguiente:

"La recepción consistirá 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."

61. Varios representantes opinaron que este artículo debía retenerse sin modificación. Otros, en cambio, creían que el tenor actual del artículo planteaba varios problemas. Algunos representantes sugirieron que se suprimiera el artículo.

62. La mayoría de las observaciones versaron sobre la primera frase del artículo, en la cual se indicaba que el concepto de "recepción" también incluía la realización, por el comprador, de todos los actos necesarios para que el vendedor pudiera efectuar la dación de la cosa.

63. La mayoría de los representantes que hicieron uso de la palabra sobre el particular se mostraron de acuerdo, en principio, con tal requisito, pero consideraron que debía mejorarse el texto del artículo. Varios representantes sostuvieron que la palabra "necesarios" era demasiado vaga y, por consiguiente, debía precisarse o substituirse por una expresión menos ambigua. Un representante sugirió que la palabra "necesarios" se sustituyera por la frase "requeridos por el contrato". Un observador se opuso a esta formulación, porque las obligaciones del comprador no se limitaban a lo "requerido por el contrato"; por ejemplo, debía permitir al vendedor el acceso a sus locales cuando el vendedor tenía que entregar la cosa en esos locales.

64. Se sugirió además que la palabra "necesarios" se sustituyera por la frase "que razonablemente quepa esperar de él". Esta propuesta fue apoyada por varias delegaciones con sujeción a posibles mejoras de forma.

* Anexo III al presente informe; véase *infra* sección 4.

** Anuario de la CNUDMI, vol. I: 1968-1970, tercera parte, I, A, 2.

[18] Véase el texto de esta propuesta en el párrafo 40 *supra*.

65. Algunos representantes sugirieron que el artículo no se redactase como una definición del concepto de "recepción", sino más bien como una cláusula explícita que dispusiera que el comprador tenía la obligación de realizar todos los actos necesarios para que el vendedor pudiera efectuar la entrega. Un representante señaló que, según el artículo 56, el comprador estaba obligado a proceder a la "recepción".

66. Varios representantes opinaron que las disposiciones del artículo 65 debían combinarse con las del artículo 56; otros sugirieron que se combinaran con las del artículo 67. Un observador estimó que el artículo 20 sería el lugar adecuado para dar cabida a la obligación del comprador ahora enunciada en el artículo 65.

67. En su segunda sesión, celebrada el 21 de enero de 1974, el Grupo de Trabajo constituyó un grupo de redacción (Grupo de Redacción II), integrado por los representantes de Austria, los Estados Unidos y Hungría y el observador de la República Federal de Alemania, y le pidió que preparase un texto revisado del artículo 65.

68. El Grupo de Redacción presentó su propuesta de revisión del artículo 65 al Grupo de Trabajo en la quinta sesión de éste, celebrada el 23 de enero de 1974. En su propuesta el Grupo de Redacción advertía que el artículo 20 de la LUCI revisado por el Grupo de Trabajo, relativo a las obligaciones del vendedor respecto de la entrega, no disponía para el vendedor obligaciones correspondientes a las que imponía al comprador el artículo 65 de la LUCI, y sugirió que esta cuestión se examinase durante la segunda lectura del proyecto.

69. Varios representantes hicieron observaciones sobre el texto presentado por el Grupo de Redacción. Se señaló que el intento de redactar el artículo 65 como una definición de la "recepción" suscitaba dificultades técnicas: por ejemplo, cuando el comprador retiraba efectivamente la cosa, sin antes haber brindado al vendedor la cooperación necesaria en relación con la entrega, el planteamiento del artículo 65 de la LUCI parecía dar a entender que el comprador no había procedido a la "recepción", aunque hubiese recibido (o incluso consumido) la cosa. En consecuencia, se decidió redactar el artículo 65 como una enunciación de la obligación del comprador de proceder a la recepción.

70. El Grupo de Trabajo *decidió* aprobar el texto siguiente para el artículo 65:

"La obligación del comprador de proceder a la recepción consistirá en realizar todos los actos que razonablemente quepa esperar de él para que el vendedor pueda efectuar la entrega, y también en retirar la cosa."

Artículo 66

71. El artículo 66 de la LUCI dice lo siguiente:

"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 motivos fundados para temer que el precio no le será pagado, el vendedor podrá declarar resuelto el contrato.

"2. Cuando la falta de recepción no constituya una transgresión esencial del contrato, el vendedor podrá 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 podrá declarar resuelto el contrato dentro de un plazo breve."

72. El Grupo de Trabajo *decidió* suprimir este artículo porque sus disposiciones habían quedado incorporadas a los textos refundidos de los nuevos artículos [70] a [72 bis] que establecían ciertas sanciones.

Artículo 67

73. El artículo 67 de la LUCI dice lo siguiente:

"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 según especificación) y no ha efectuado tal especificación, ya sea en la fecha convenida expresa o tácitamente o dentro de un plazo razonable después de un requerimiento del vendedor, éste podrá declarar resuelto el contrato dentro de un plazo breve, o bien proceder a realizar la especificación de acuerdo con las necesidades del comprador, en cuanto éstas le sean conocidas.

"2. Si el vendedor efectúa por sí mismo la especificación, deberá informar al comprador de 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."

74. En el informe del Secretario General sobre las cuestiones que plantean los capítulos IV a VI de la LUCI se señalaba que la disposición sobre sanciones de este artículo era incompatible con las disposiciones sobre sanciones de otros artículos de la Ley, puesto que preveía que se podría declarar resuelto el contrato por cualquier demora en efectuar la especificación o por no hacerse ésta, sin tener en cuenta si una u otra cosa constituían una transgresión esencial. En el informe se sugería que en aras de la coherencia se suprimiera del artículo la expresión "podrá declarar resuelto el contrato dentro de un plazo breve", de manera que la demora del comprador en comunicar las especificaciones o su omisión de este acto estuvieran sujetas a las disposiciones generales sobre sanciones aplicables al incumplimiento del contrato por el comprador[14]. Se sugirió que se sustituyera dicha expresión por la frase "podrán recurrir a las sanciones especificadas en los artículos [70] a [72 bis]".

75. Esa propuesta fue apoyada por algunos representantes, pero otros dudaron de que las disposiciones sancionadoras generales fueran adecuadas a los casos especiales regulados por el artículo 67.

76. Un representante sugirió que se suprimiese el artículo, porque sólo regulaba una cuestión de detalle. Un observador y algunos representantes pusieron de manifiesto que el artículo trataba de problemas de gran interés práctico.

---

[14] A/CN.9/WG.2/WP.19, párr. 30; anexo IV al presente informe, reproducido *infra* en la sección 5.

77. Algunos representantes opinaron que la resolución del contrato que autorizaban las disposiciones sancionadoras generales era una sanción demasiado severa de la omisión del comprador en comunicar las especificaciones, y sugirieron que en tales casos la única sanción fuese la de traspasar al comprador la facultad de hacer especificaciones, completada, cuando procediese, con una indemnización por daños y perjuicios. Un representante, apoyado por un observador, propuso que además de esas sanciones se autorizara también la resolución del contrato. Otro representante opinó que la Ley no debería establecer indemnización por daños, sino dejar esta cuestión a interpretación.

78. Un representante creía que el dar especificaciones era solamente un derecho y no una obligación del vendedor. Otro dijo que debería indicarse claramente que el comprador estaba obligado a dar las especificaciones si el contrato lo estipulaba.

79. Un representante sugirió que se obligase al vendedor a notificar su intención de recurrir a las sanciones.

80. Un representante propuso que se trasladase el artículo 67, después de introducir en él las oportunas modificaciones, al capítulo V de la LUCI.

81. El Grupo de Trabajo *decidió* aprobar en principio la propuesta mencionada al final del párrafo 74 y aplazar la decisión definitiva sobre esta propuesta y sobre todo el artículo hasta otro período de sesiones.

Artículo 68

82. 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 tendrá derecho a exigir indemnización de daños y perjuicios de conformidad con los artículos 84 a 87.

"2. Si el contrato no se resuelve, el vendedor tendrá derecho a exigir daños y perjuicios de conformidad con el artículo 82."

83. El Grupo de Trabajo *decidió* suprimir este artículo porque sus disposiciones habían quedado incorporadas a los textos refundidos de los nuevos artículos [70] a [72 bis] que establecen ciertas sanciones.

SECCIÓN III. OTRAS OBLIGACIONES DEL COMPRADOR

Artículo 69

84. El artículo 69 de la LUCI dice:

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

85. El Grupo de Trabajo *decidió* suprimir este artículo y sustituirlo por un nuevo artículo 56 bis[15].

[15] Véase el texto del nuevo artículo en el inciso *a*) del párrafo 35.

Artículo 70

86. 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."

87. El Grupo de Trabajo *decidió* suprimir este artículo porque sus disposiciones habían quedado incorporadas a los textos refundidos de los nuevos artículos [70] a [72 bis], que establecían ciertas sanciones.

II. Examen de los artículos 71 a 101 de la LUCI

Capítulo V. Disposiciones comunes a las obligaciones del vendedor y del comprador

SECCIÓN I. CONCOMITANCIA ENTRE LA ENTREGA DE LA COSA Y EL PAGO DEL PRECIO

Artículos 71 y 72

88. Los artículos 71 y 72 de la LUCI dicen lo siguiente:

"*Artículo 71*

"Salvo lo dispuesto en el artículo 72, el pago del precio debe ser concomitante con la entrega de la cosa. Sin embargo, el comprador no estará obligado a pagar el precio antes de haber tenido la posibilidad de examinar la cosa."

"*Artículo 72*

"1. Cuando el contrato implique el transporte de las mercaderías y, en virtud de lo dispuesto en el artículo 19, párrafo 2, la entrega se realiza por la dación de la cosa al porteador, el vendedor puede diferir la expedición hasta que reciba el pago, o bien proceder a la remisión de tal manera que conserve el derecho de disponer de la cosa durante su transporte. En este último caso, puede exigir que la cosa no sea entregada al comprador en el lugar de destino, excepto contra pago del precio, y el comprador no está obligado a pagar el precio sin que tenga oportunidad de examinar la cosa.

"2. No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, en el caso de que el contrato estipule pago contra documentos, el comprador no tiene derecho a rehusar el pago del precio por el hecho de que no haya tenido oportunidad de examinar la cosa."

89. El Grupo de Trabajo *decidió* suprimir estos artículos porque sus disposiciones habían quedado incorporadas al artículo 59 bis.

Artículo 73

90. El artículo 73 de la LUCI dice:

"1. Cada una de las partes puede diferir el cumplimiento de sus obligaciones, siempre que la situación económica de la otra parte haya pasado a ser, con posterioridad al contrato, tan difícil que existan motivos fundados para temer que no cumplirá con una parte importante de sus obligaciones.

"2. Si el vendedor ha expedido la cosa antes de que revele la situación económica del comprador prevista en el párrafo precedente, puede oponerse a la dación de la cosa al comprador, inclusive si éste es titular de un documento que le conceda el derecho de obtenerla.

"3. No obstante lo dispuesto en el párrafo precedente, el vendedor no tendrá derecho a oponerse a la dación si ésta es reclamada por un tercero, que sea legítimo titular de un documento que le conceda derecho para obtener la cosa, a menos que el documento contenga reservas que se refieran a la transmisión, o a menos que el vendedor demuestre que el titular del documento, al adquirirlo, hubiera actuado a sabiendas en perjuicio del vendedor."

91. Con anterioridad al actual período de sesiones, gobiernos y representantes de los países miembros del Grupo de Trabajo formularon varias observaciones sobre este artículo. En ellas se señalaba que la decisión unilateral del vendedor respecto de la situación económica del comprador podría acarrear a éste graves consecuencias[16]; se sugirió que se autorizara al comprador a remediar la situación mediante el ofrecimiento de garantías[17], y se sostuvo que las disposiciones de este artículo que imponían obligaciones al porteador estaban en contradicción con las disposiciones del derecho interno y del derecho internacional sobre el transporte de mercaderías[18].

92. En su informe sobre las cuestiones que plantean los capítulos IV a VI de la LUCI (A/CN.9/WG.2/WP.19) el Secretario General, basándose en las observaciones anteriores y en las consideraciones expuestas en los párrafos 48 a 61 del referido informe, sugirió las siguientes modificaciones:

a) Incluir en el artículo 73 un nuevo párrafo 1 bis que dijera así:

"Una parte que difiera el cumplimiento de sus obligaciones deberá notificarlo en plazo breve a la otra parte y deberá reanudar el cumplimiento de sus obligaciones si esa otra parte, mediante una garantía, crédito documentario u otro procedimiento, ofrece garantías suficientes de que cumplirá las obligaciones que le incumben. En caso de que la otra parte no dé esas seguridades dentro de un plazo razonable después de la notificación, la parte que suspendió el cumplimiento podrá resolver el contrato."

b) Al final del párrafo 2 añadir la siguiente nueva frase:

"La disposición anterior se refiere sólo a los derechos sobre la cosa entre comprador y vendedor [y no afecta a las obligaciones de los porteadores ni de terceros]."

c) Suprimir el párrafo 3 del artículo.

93. Con respecto al párrafo 1 del artículo, en el Grupo de Trabajo hubo acuerdo general en que la expresión "la situación económica de la otra parte haya pasado a ser . . . tan difícil" era demasiado subjetiva y vaga y debería, por tanto, sustituirse por otra más objetiva y precisa. Un representante opinó que reconocer, como norma general, un derecho a la suspensión unilateral podría llevar a que se cometieran actos arbitrarios en grave perjuicio del comprador. Un representante propuso la frase "motivos razonables para creer que la otra no cumplirá en el debido tiempo una parte importante de sus obligaciones". Otro representante apoyó esta propuesta, pero con la sustitución de la palabra "creer" por la palabra "concluir". Un observador sugirió que se sustituyera en el texto propuesto la expresión "motivos razonables" por otra más inequívoca.

94. Algunos representantes opinaron que el artículo 73 debería aplicarse solamente a los casos en que se había concedido un crédito y no se habían respetado las condiciones del mismo. Un representante sugirió que las disposiciones de este artículo se limitasen a los casos de quiebra e insolvencia y agregó que el artículo 2 no tendría aplicación porque el proyecto no podía tener ningún efecto sobre los porteadores. Un representante dijo que en muchos países no había información fidedigna sobre la insolvencia de las sociedades, y otro afirmó que los balances anuales se publicaban demasiado tarde para que proporcionaran información al día sobre la situación financiera de las sociedades. Otro representante sostuvo que los motivos de suspensión del cumplimiento del contrato deberían buscarse en el comportamiento seguido durante la ejecución del contrato por la parte que incumpliera sus obligaciones. Un observador manifestó que no estaba de acuerdo con todas esas propuestas, y otro representante sugirió que el artículo se aplicara solamente al caso de un empeoramiento grave de la situación financiera del comprador.

95. El Grupo de Trabajo acordó, en principio, que en el artículo se incluyese una disposición similar a la del párrafo 1 bis sugerido por el Secretario General (véase el párrafo 92); sin embargo, se hicieron varias observaciones respecto del contenido y el texto de esa disposición.

96. Un representante dijo que debería incluirse en el párrafo 1 una disposición que estatuyese que la garantía del cumplimiento debía ser satisfactoria para la otra parte o incluso que debía ser aceptada por ella. Otro representante opinó que el artículo debería exigir, además, que el vendedor debiera conocer las razones por las que suspendía el cumplimiento. Un tercer representante indicó que el vendedor debería cargar con los gastos suplementarios que tuviese el comprador para dar la garantía. Esta última propuesta fue apoyada por un observador y rechazada por otro.

97. Un observador sugirió que la Ley autorizase también al vendedor a exigir una sanción menos radical que la resolución del contrato, además de diferir el cumplimiento de sus obligaciones conforme al contrato.

98. Un representante propuso que en el párrafo 1 bis se sustituyera la expresión "crédito documentario" por la expresión "carta de crédito". Otro sugirió que al comienzo del párrafo se agregaran a continuación de

[16] A/CN.9/WG.2/WP.17, párr. 11.
[17] *Ibid.*, párrs. 12 y 14.
[18] *Ibid.*, párr. 13.

la expresión "una parte que difiera el cumplimiento de sus obligaciones", las palabras "o impida la dación de la cosa".

99. En relación con el párrafo 2, un representante señaló que la legislación de la mayoría de los países autorizaba al vendedor a detener la cosa en tránsito sólo en casos claramente especificados, y dijo que la Ley Uniforme también debiera especificar el caso particular en que sería aplicable el artículo 73.

100. Un representante y un observador afirmaron que la supresión del párrafo 3 del artículo 73, sugerida en el informe del Secretario General, dejaría a los terceros sin posibilidad de recursos y sugirieron, por tanto, que se mantuviera ese párrafo.

101. El Grupo de Trabajo pidió al Grupo de Redacción establecido para examinar el párrafo 2 del artículo 75 (Grupo de Redacción IV)[19] que, en vista de la relación que había entre los artículos 73 y 75, estudiara también el primero de ellos y preparara un proyecto revisado del mismo. El Grupo de Redacción presentó al Grupo de Trabajo, en su 13a. sesión, un texto revisado del artículo 73. Muchos representantes y observadores hicieron comentarios sobre ese proyecto de artículo y formularon propuestas tanto sobre su fondo como sobre su forma. A la vista de esas observacionesy propuestas, el Grupo de Trabajo pidió al Grupo de Redacción IV que examinase de nuevo el proyecto que había recomendado y que presentase una nueva versión del mismo.

102. El Grupo de Redacción IV presentó al Grupo de Trabajo en su 15a. sesión, celebrada el 30 de enero de 1974, su proyecto revisado de artículo 73.

103. Un representante opinó que había una discrepancia entre el texto propuesto y el artículo 76, ya que la protección que daba el primero era demasiado estricta, mientras que la que daba el segundo era demasiado amplia. El efecto de esos dos artículos combinados era forzar a las partes a resolver el contrato en vez de recurrir a la sanción menos radical de diferir su cumplimiento.

104. Un observador señaló que, conforme al párrafo 1 del artículo, el empeoramiento de la situación económica de una de las partes sólo podía ser tenido en cuenta si se producía después de concentarse el contrato o si llegaba a conocimiento de la otra parte después de su concertación. Indicó además que en el párrafo 3 se pretendía regular también el retraso considerable en el cumplimiento.

105. Los representantes del Brasil, Ghana, Hungría y Kenia no se opusieron a que se aprobase el artículo sugerido por el Grupo de Redacción, pero se reservaron el derecho a sugerir modificaciones del texto en otro período de sesiones.

106. El Grupo de Trabajo *decidió* aprobar el artículo 73 sugerido por el Grupo de Redacción IV y tomó nota de las reservas mencionadas en el párrafo 105. El texto del artículo 73 aprobado por el Grupo de Trabajo es el siguiente:

"1. Toda parte podrá diferir el cumplimiento de su obligación cuando, con posterioridad a la celebración del contrato, el grave empeoramiento de la situación económica de la otra parte o su comportamiento al prepararse para ejecutar el contrato o al ejecutar efectivamente éste constituyan motivos fundados para concluir que la otra parte no cumplirá una parte considerable de sus obligaciones.

"2. El vendedor, si ha expedido la cosa antes de que sean evidentes los motivos descritos en el párrafo 1, podrá oponerse a la dación de la cosa al comprador incluso aunque éste sea titular de un documento que le conceda el derecho de obtenerla. La disposición del presente párrafo se refiere solamente a los derechos sobre la cosa entre el comprador y el vendedor.

"3. La parte que difiera el cumplimiento, ya antes, ya después de expedida la cosa, lo notificará inmediatamente a la otra parte, y continuará el cumplimiento del contrato si esa otra parte da garantías suficientes de que cumplirá a tiempo su obligación. Si la otra parte no da tales garantías en un plazo razonable después de recibida la notificación, la parte que haya diferido el cumplimiento podrá declarar resuelto el contrato."

[19] Véase el párr. 121.

Sección II. Exoneración

Artículo 74

107. El artículo 74 de la LUCI dice así:

"1. Cuando una de las partes no ha cumplido con una de sus obligaciones, no será responsable de tal incumplimiento si prueba que éste es debido a un obstáculo que, según la intención de las partes al momento de la celebración del contrato, ni debía tomar en consideración, ni evitar o superar; a falta de cualquiera expresión de la intención de las partes, se atenderá a la intención que tuvieran personas razonables colocadas en la misma situación.

"2. Si las circunstancias que motivaran el incumplimiento son de tal naturaleza que sólo originen un impedimento temporal del cumplimiento, la parte que no cumpla será, sin embargo, relevada permanentemente de su obligación si a consecuencia de la demora el cumplimiento cambia tan radicalmente que lleve a la ejecución de una obligación del todo distinta a la prevista en el contrato.

"3. La exoneración prevista en el presente artículo en favor de una de las partes no impedirá la resolución del contrato fundada en alguna otra disposición de la presente Ley, ni privará a la otra parte de cualquier derecho que le corresponda en los términos de esta Ley para reducir el precio, a menos que el obstáculo que justifique la exoneración haya sido producido por la otra parte o por alguna persona de la cual ella sea responsable."

108. En algunos estudios presentados por miembros del Grupo de Trabajo se analizaba este artículo en cuanto a su fondo y su forma[20]. En cuanto al fondo, la principal objeción era que, conforme al párrafo 1, se podía exonerar demasiado fácilmente a una de las partes del cumplimiento del contrato. Así, las causas de tal exoneración no se limitaban a la imposibilidad material o jurídica ni a las circunstancias en que el cumplimiento había cambiado radicalmente, sino que podrían incluir las situaciones en que el cumplimiento resultase inesperadamente oneroso; en uno de los comentarios se preveía

[20] Véanse las secciones I y X del anexo III al presente informe, reproducidas *infra* en la sección 4.

la posibilidad de que el vendedor pidiera que se le exonerase en virtud del artículo 74 por haberse producido una subida imprevista de los precios. En los estudios se proponían nuevas versiones del artículo 74 dirigidas a reducir las causas de exoneración y a aclarar la relación existente entre los tres párrafos del artículo. Al discutir estas propuestas, varios representantes apoyaron los objetivos que con ellas se perseguía, consistentes en reducir las razones de exoneración y en hacerlas más objetivas. A este respecto, se señaló que era importante que sólo se concediese la exoneración cuando hubiese surgido un obstáculo o impedimento objetivos.

109. Algunos representantes señalaron que el principal problema era la distribución de los riesgos imprevisibles y sugirieron que al redactar de nuevo el artículo 74 se hiciese referencia al factor riesgo. Otros declararon que, aunque este análisis del problema básico era correcto, sería difícil redactar el artículo explícitamente desde el punto de vista de la distribución de los riesgos.

110. Un representante y un observador sugirieron que el texto del artículo se basase en si la parte que pedía la exoneración había incurrido en culpa al incumplir su obligación; otros creían que en el proyecto se debería recoger el principio de la culpa, pero que éste sólo podía entrar en juego cuando se hubiera producido un acontecimiento grave que hubiese creado un impedimento u obstáculo al cumplimiento.

111. Un observador señaló que la parte que desease que se la relevara de su responsabilidad por el incumplimiento debería estar obligada a hacer una notificación a la otra parte. Otro observador dijo que, al redactar de nuevo la disposición, se debería puntualizar que la exoneración se limitaba a la responsabilidad por daños y perjuicios y que no se debería exonerar de la obligación de pagar el precio.

112. Un observador subrayó la posibilidad de que se invocara el artículo 74 en los casos en que los daños se debieran a vicios ocultos de la cosa vendida. Tal interpretación conduciría sin embargo a un acuerdo considerable del alcance de las causas de exoneración, que la mayoría de los ordenamientos jurídicos trataba, en ese aspecto particular, en forma muy restrictiva. En consecuencia, ese observador concluyó que convendría tener una disposición que indicase claramente que el artículo 74 no se aplicaba al caso de daños causados por los vicios ocultos de la cosa.

113. El Grupo de Trabajo creó un grupo de redacción (Grupo de Redacción V) compuesto por los representantes de Ghana, Hungría, el Reino Unido y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y por el observador de Noruega, y le pidió que preparase un proyecto revisado del artículo 74.

114. El Grupo de Redacción V comunicó al Grupo de Trabajo en su 16a. sesión, celebrada el 30 de enero de 1974, que no había podido ponerse de acuerdo sobre un proyecto definitivo. Consideró que había que seguir estudiando las circunstancias en que cada una de las partes podía declarar resuelto el contrato (cuestión de que trataba en parte el párrafo 3 del artículo 74 de la LUCI) y las consecuencias que debería tener tal resolución. No obstante, sugirió que, para facilitar el futuro examen de este artículo, se incluyesen en el informe el proyecto aprobado provisionalmente por el Grupo de Redacción y una variante presentada por un observador.

115. El Grupo de Trabajo *decidió* dejar constancia del texto aprobado provisionalmente por el Grupo de Redacción V y de la variante propuesta por un observador. El texto de tales propuestas es el siguiente:

A. *Texto del artículo 74 aprobado provisionalmente por el Grupo de Redacción V*

"1. Cuando una parte no haya cumplido una de sus obligaciones conforme al contrato y a la presente Ley, no será responsable de los daños y perjuicios causados por tal incumplimiento si prueba que, por circunstancias producidas sin culpa suya, el cumplimiento de esa obligación resulta imposible o ha cambiado tan radicalmente que equivale al cumplimiento de una obligación totalmente distinta de la estipulada en el contrato. A tal fin, se considerará que hay culpa a menos que la parte que no haya cumplido su obligación pruebe que no cabía razonablemente esperar que tuviese en cuenta, evitase o superase tales circunstancias.

"2. Cuando el incumplimiento del vendedor se deba al incumplimiento de un subcontratista, el vendedor quedará exento de responsabilidad solamente si está exonerado conforme a lo dispuesto en el párrafo precedente y si el subcontratista hubiera quedado también exonerado en el caso de que se le aplicase lo dispuesto en ese párrafo.

"3. Cuando la imposibilidad de cumplimiento a que se refiere el párrafo 1 de este artículo sea sólo temporal, la parte que no haya cumplido su obligación dejará de tener derecho a la exoneración establecida en este artículo cuando haya desaparecido la imposibilidad, a menos que entonces el cumplimiento requerido haya cambiado tan radicalmente que equivalga al cumplimiento de una obligación totalmente distinta de la estipulada en el contrato.

"4. La parte que no haya cumplido su obligación notificará a la otra parte la existencia de las circunstancias que afecten a su cumplimiento, a los efectos de los párrafos precedentes, y la medida en que lo afecten. Si no lo hace dentro de un plazo razonable después del momento en que conoció o debió haber conocido la existencia de las circunstancias, será responsable de los daños y perjuicios causados por tal incumplimiento."

B. *Variante*

"1. Cuando una parte no haya cumplido una de sus obligaciones [conforme al contrato y a la presente Ley], no será responsable de [los daños y perjuicios causados por] tal incumplimiento si prueba que éste se ha debido a un impedimento [que se ha producido sin ninguna culpa suya y que es] de tal naturaleza que no cabía razonablemente esperar que se tuviera en cuenta en el momento de la celebración del contrato o que se evitase o superase después.

"2. Cuando las circunstancias que motivaron el incumplimiento constituyan solamente un impedimento temporal, la exoneración se aplicará solamente a la demora necesaria del cumplimiento. No obstante, la parte interesada quedará permanentemente relevada de

su obligación si, cuando se elimine el impedimento, el cumplimiento ha cambiado tan radicalmente, a causa de la demora, que equivale al cumplimiento de una obligación totalmente distinta de la estipulada en el contrato.

"3. La parte que no haya cumplido su obligación notificará a la otra parte la existencia del impedimento y el efecto de éste sobre su posibilidad de cumplirla. Si no lo hace dentro de un plazo razonable después del momento en que conoció o debió haber conocido la existencia del impedimento, será responsable de los daños y perjuicios causados por tal incumplimiento.

"4. La exoneración establecida en este artículo a favor de una de las partes no privará a la otra parte de ningún derecho que le confiera la presente Ley a declarar la resolución del contrato o a reducir el precio, a menos que el impedimento que dio lugar a la exoneración de la primera parte fuera causado por un acto de la otra parte [o de alguna persona de la que sea responsable]."

Sección III. Reglas complementarias en materia de resolución

Artículo 75

116. El artículo 75 de la LUCI dice así:

"1. Cuando en los contratos que establecen entregas sucesivas, el incumplimiento por una de las partes de una obligación relativa a cualquiera de las entregas conceda a la otra parte justos motivos de temer la inejecución de obligaciones futuras, ésta puede declarar la resolución del contrato para el futuro, con tal que lo haga dentro de un plazo breve.

"2. El comprador también puede declarar la resolución del contrato, siempre que lo haga dentro de un plazo breve, tanto en cuanto a las partidas futuras, como respecto a las ya recibidas, o bien, en cuanto a unas y otras, si prueba que por razón de su interdependencia dichas partidas carecen de interés para él."

117. Un representante señaló a la atención del Grupo sus observaciones que se reproducían en la sección I del documento A/CN.9/WG.2/WP.17/Add.1*, en las que sugería que, a fin de poner este artículo en consonancia con las disposiciones relativas a la transgresión esencial, convendría sustituir la palabra "inejecución" por la expresión "transgresión esencial". Otro representante señaló que la disposición que autorizaba a declarar la resolución del contrato solamente si se realizaba "dentro de un plazo breve" no estaba conforme con la disposición general sobre resolución del contrato sugerida por el Secretario General en el artículo [72 bis] en virtud de la cual se podía declarar resuelto el contrato "dentro de un período razonable". El mismo representante señaló que el párrafo 1 del artículo 75 podría resultar improcedente en vista de las disposiciones contenidas en el artículo [72 bis].

118. Respecto del párrafo 2 del artículo 75 varios representantes estimaron que se necesitaba un texto objetivo para determinar la situación en que podía declararse resuelto el contrato con respecto a entregas futuras. Se consideró que el requisito de que esas partidas carecieran de interés para el comprador era demasiado subjetivo y también demasiado estricto: incluso una cosa en muy mal estado podía no carecer de interés. Un representante recordó que en la sección II del documento A/CN.9/WG.2/WP.17/Add.1 proponía que las palabras "dichas partidas carecen de interés para él" se sustituyeran por las palabras "dichas partidas tienen poco interés para él". Algunos representantes apoyaron esta modificación; otros estimaron que era preferible la versión inicial de la LUCI. Un representante sugirió que, para dar al texto un carácter más objetivo, se sustituyeran las palabras "para él" por la expresión "para una persona razonable en el lugar del comprador".

119. Un observador señaló la discrepancia existente entre las versiones francesa e inglesa de este párrafo. La versión inglesa dice *"such deliveries would be worthless to him"*, en tanto que el texto francés dice *"ces livraisons n'ont pas d'intérêt pour lui"*. El mismo observador sugirió que se utilizara el enfoque de la versión francesa como base para la nueva formulación. Un representante propuso que se empleara la expresión "dichas partidas no sirven al fin para el que se necesitan". Otra propuesta iba encaminada a utilizar las palabras "dichas partidas no cumplen su finalidad normal", pero varios representantes opusieron objeciones a esta última propuesta.

120. Un representante expresó la opinión de que la referencia que se hacía en el párrafo 2 a partidas futuras podía originar cierta confusión, dado que ya se hablaba de esas partidas en el párrafo 1 del mismo artículo. Por ello estimaba que el párrafo 2 sólo debía referirse a entregas ya efectuadas.

121. El Grupo de Trabajo estableció un grupo de redacción (Grupo de Redacción IV), integrado por los representantes de los Estados Unidos, Francia, Ghana, la India y el Japón y el observador de la CCI, y le pidió que preparara un texto revisado del artículo 75. El Grupo de Redacción IV presentó su propuesta al Grupo de Trabajo en la 13a. sesión de éste, celebrada el 29 de enero de 1974 (véase el párr. 126).

122. Un representante opinó que la diferencia entre el texto propuesto para el artículo 75 que incorporaba el concepto de transgresión esencial y el artículo 76 era mínima o prácticamente nula y que, por lo tanto, parecía sobrar uno de esos textos. En cambio, otro representante estimó que esos dos artículos se referían a situaciones diferentes.

123. Un observador sugirió que en el párrafo 2 se insertaran las palabras "a una partida dada o" delante de las palabras "a las partidas futuras" y que la expresión "o no sirven para ningún otro fin razonable para el comprador" se agregara al final del párrafo. La primera de esas propuestas recibió el apoyo de otro representante, pero otros varios representantes opusieron objeciones a ambas propuestas.

124. Algunos representantes señalaron que en otros artículos de la Ley, tal como habían quedado revisados por el Grupo de Trabajo, se estipulaba que la parte interesada tendría derecho a declarar resuelto el contrato dentro de un plazo razonable, y sostuvieron que no había razón alguna para exigir en este artículo que el derecho de resolución se ejerciera "dentro de un plazo breve".

* Anexo III al presente informe, reproducido *infra* en la sección 4.

125. Un observador sugirió que se fundieran los párrafos 1 y 2, enlazándolos con una frase que comenzara con las palabras "En ese momento también puede declarar la resolución del contrato . . ."

126. El Grupo de Trabajo *decidió* aprobar el texto del artículo 75 sugerido por el Grupo de Redacción con una ligera modificación relativa a la expresión "dentro de un plazo breve". El texto del artículo dice así:

"1. Cuando, en los contratos que establezcan entregas sucesivas, el incumplimiento por una de las partes de una obligación relativa a cualquiera de las entregas dé a la otra parte justos motivos para temer una transgresión esencial de obligaciones futuras, ésta podrá declarar resuelto el contrato para el futuro, siempre que lo haga dentro de un plazo razonable.

"2. El comprador que declare resuelto el contrato respecto de futuras entregas podrá también, siempre que lo haga al mismo tiempo, declarar resuelto el contrato respecto de las entregas ya efectuadas, si por razón de su interdependencia no se pudieran utilizar las entregas ya efectuadas para el fin previsto por las partes al celebrar el contrato."

127. El Grupo de Trabajo *decidió* asimismo que los artículos 73, 75 y 76 pasaran a constituir una nueva sección I dentro del capítulo III de la Ley, titulada "Transgresión previsible", y que esa sesión fuera seguida de las disposiciones relativas a la exoneración (artículo 74 de la LUCI).

Artículo 76

128. El artículo 76 de la LUCI dice lo siguiente:

"Cuando con anterioridad a la fecha fijada para el cumplimiento del contrato resulte claro que una de las partes cometerá una transgresión esencial del mismo, la otra parte podrá declarar la resolución del contrato."

129. El Grupo de Trabajo convino en suprimir la palabra "fijada" en la primera línea del artículo conforme a la sugerencia contenida en el párrafo 29 del documento A/CN.9/WG.2/WP.17.

130. El citado documento contenía asimismo una propuesta (párrafo 31) de volver a la redacción del proyecto de 1956 en lo que se refería a este artículo. Según esa versión una parte podía declarar la resolución del contrato si la otra parte "actúa en forma que revela la intención de cometer una transgresión esencial del contrato". Esta propuesta fue apoyada por un representante que se remitió a la doctrina del rechazo del contrato (*repudiation*) y sostuvo que la transgresión previsible (*anticipatory breach*) nunca podía asegurarse con certeza a menos que se revelase la intención de cometerla. Habida cuenta de los rápidos avances de la tecnología y de los sistemas de comunicación, tenía cierto valor la idea de restringir el alcance del artículo, como se proponía en el párrafo 31 del documento A/CN.9/WG.2/WP.17. Varios representantes se opusieron a esa propuesta.

131. Algunos representantes y un observador declararon que no veían ninguna diferencia entre el caso en que la transgresión futura del contrato fuera resultado de un rechazo del contrato (*repudiation*) y aquel en el que se debiera a cualquier otra razón, como por ejemplo el incendio y desaparición de los talleres del fabricante. Un representante señaló que la gran mayoría de los Estados que habían asistido a la Conferencia de La Haya de 1964 habían votado a favor de que se eliminara el concepto de intención en el texto. No obstante, a su juicio, el artículo 76 debía limitarse a la conducta de las partes, y sugirió que la expresión "por la conducta de las partes" se insertara después de la palabra "claro". Varios representantes se opusieron a tal propuesta por estimar que restringiría el alcance del artículo. Un observador propuso que se insertaran las palabras "por la conducta o la situación de una de las partes, o por las circunstancias de que dependa el cumplimiento por ella".

132. Varios representantes expusieron su parecer sobre la utilidad de refundir los textos de los artículos 76 y 48 de la LUCI y sobre el texto propuesto a tal efecto por un representante[21]. Si bien algunos representantes se manifestaron de acuerdo en principio con tal fusión, un observador declaró su preferencia por mantener separados esos artículos.

133. Un observador sugirió que el artículo 76 contuviera una disposición en virtud de la cual una garantía o seguridad adecuada de cumplimiento evitara que se declarara la resolución del contrato. Algunos representantes que comentaron tal propuesta se manifestaron en desacuerdo con ella.

134. El Grupo de Trabajo *decidió* aprobar el artículo 76 de la LUCI con el cambio mencionado en el párrafo 129. El artículo tal como fue aprobado dice así:

"Cuando con anterioridad a la fecha de cumplimiento del contrato resulte claro que una de las partes cometerá una transgresión esencial del mismo, la otra parte podrá declarar la resolución del contrato."

Artículo 77

135. El artículo 77 de la LUCI dice así:

"Cuando el contrato es resuelto en virtud de los artículos precedentes, la parte que ha declarado la resolución puede demandar daños y perjuicios en los términos de los artículos 84 a 87."

136. Se señaló que en este artículo se repetía una cláusula que ya había quedado establecida en las normas básicas sobre sanciones aprobadas por el Grupo de Trabajo.

137. El Grupo de Trabajo *decidió* suprimir este artículo. Asimismo señaló que en su cuarto período de sesiones se había aplazado el estudio del artículo 48 en espera de que se adoptara una decisión sobre los artículos 75 a 77. El Grupo de Trabajo *decidió* suprimir el artículo 48.

Artículo 78

138. El artículo 78 de la LUCI dice lo siguiente:

"1. En virtud de la resolución del contrato las dos partes quedan liberadas de sus obligaciones, quedando a salvo la indemnización de daños y perjuicios que pueda ser debida.

"2. Si una parte ha cumplido el contrato total o parcialmente, puede reclamar la restitución de lo que ha suministrado o pagado, en los términos del propio contrato. Si las dos partes demandan restitución, deben realizarla concurrentemente."

[21] A/CN.9/WG.2/WP.17, párr. 33.

139. Un observador sugirió que el derecho del vendedor a reclamar la restitución de la cosa se limitase a los casos en que el propio vendedor se hubiera reservado expresamente tal derecho en el contrato y que, incluso en tales casos, se dispusiera que perdería ese derecho una vez transcurrido cierto plazo. Otro observador, partidario también de la idea de que el vendedor sólo pudiese reclamar la restitución de la cosa dentro de un plazo determinado, planteó la cuestión de si la restitución de la cosa podría igualmente reclamarse cuando el comprador se declarara en quiebra o cuando la cosa se incorporara a sus bienes.

140. Varios representantes se opusieron a esas propuestas. Se sostuvo que, en principio, la parte que hubiera cumplido su obligación debía poder reclamar la restitución de cuanto hubiera entregado. Esto no se aplicaría si la cosa se hubiese incorporado a otros bienes o si el comprador diese en quiebra; en este último caso, se aplicaría el derecho del país del comprador.

141. Un representante se mostró preocupado en cuanto a la solución adoptada en este artículo, según la cual en los casos en que una de las partes resolviese el contrato ya parcialmente cumplido, cualquiera de las partes tendría derecho a considerar el cumplimiento como interdependiente y a reclamar la restitución sin limitación alguna. A su juicio, era mejor la solución adoptada en el Código Comercial Uniforme de los Estados Unidos, en el que había una presunción de divisibilidad.

142. Otro representante señaló que había cierta incompatibilidad entre las disposiciones de este artículo y las del artículo 74. En el párrafo 1 de este artículo se disponía que las dos partes quedaban liberadas de sus obligaciones por la resolución "quedando a salvo la indemnización de daños y perjuicios que pueda ser debida", mientras que el artículo 74 eximía a la parte de la responsabilidad por daños.

143. Un representante presentó la siguiente propuesta y pidió que se examinara en otro período de sesiones del Grupo de Trabajo:

"1. Cuando el contrato sea resuelto por una transgresión esencial que no dé lugar a exoneración en virtud del artículo 74, la parte que lo declare resuelto quedará liberada de todas sus obligaciones con arreglo al contrato y podrá reclamar indemnización por daños y perjuicios conforme al artículo...

"2. La parte que declare resuelto el contrato pero haya cumplido total o parcialmente su obligación y no haya resuelto las estipulaciones del contrato que se hayan cumplido podrá exigir a la otra parte que cumpla su obligación respecto de esas estipulaciones. Si éstas también han sido resueltas, la parte que declare la resolución podrá reclamar la restitución de lo que se haya suministrado o pagado. En uno u otro caso la parte que declare la resolución podrá reclamar la indemnización de los daños y perjuicios causados por la transgresión de las estipulaciones no cumplidas, conforme a los artículos...

"3. La parte transgresora que en el momento de la resolución haya cumplido parcialmente su obligación podrá reclamar, en concepto de restitución, el valor de ese cumplimiento parcial en la medida en que dicho valor exceda de cualesquiera reclamaciones en cuanto a cumplimiento, daños y perjuicios o restitución formuladas por la otra parte."

144. El Grupo de Trabajo *decidió* aplazar hasta su siguiente período de sesiones la adopción de medidas definitivas acerca de este artículo.

Artículo 79

145. El artículo 79 de la LUCI dice lo siguiente:

"1. El comprador perderá su derecho a declarar la resolución del contrato cuando le sea imposible restituir la cosa en el estado en que la hubiera recibido.

"2. Sin embargo, el comprador podrá declarar la resolución del contrato:

"*a*) Si la cosa o una parte de ella ha perecido o se ha deteriorado a consecuencia de la falta que justifique la resolución;

"*b*) Si la cosa o una parte de ella ha perecido o se ha deteriorado como consecuencia del examen prescrito en el artículo 38;

"*c*) Si el comprador, antes del descubrimiento de la falta de conformidad, ha consumido o transformado una parte de la cosa de acuerdo con su uso normal;

"*d*) Si la imposibilidad de restituir la cosa o de restituirla en el estado en que la ha recibido no es debida a un acto del comprador o de una persona de cuya conducta él sea responsable;

"*e*) Si el deterioro o la transformación de la cosa carecen de importancia."

146. El Grupo de Trabajo acordó aprobar las propuestas contenidas en el párrafo 41 del documento A/CN.9/WG.2/WP.17; a saber, que se insertase la frase "o a exigir al vendedor la entrega de un sustitutivo" después de las palabras "resolución del contrato" en el párrafo 1 del artículo, y que se cambiara el texto de la frase inicial del párrafo 2 para que dijera: "Sin embargo, el párrafo anterior no será aplicable:". El Grupo de Trabajo resolvió asimismo insertar las palabras "o del momento en que esa falta de conformidad debería haberse descubierto" después de la frase "antes del descubrimiento de la falta de conformidad", en el inciso *c*) del párrafo 2; igualmente, acordó intercalar en ese mismo inciso, antes de las palabras "ha consumido", la frase "ha vendido en el curso normal de sus operaciones o".

147. Un representante señaló a la atención del Grupo de Trabajo la propuesta contenida en el párrafo 45 del documento A/CN.9/WG.2/WP.17. Dicha propuesta, sin embargo, tropezó con la oposición de algunos delegados, según los cuales no abarcaba los casos en que la cosa había perecido o se había deteriorado en razón de su misma naturaleza. Se propuso entonces obviar esta dificultad agregando al final del apartado las palabras "o se debe a la naturaleza de la cosa"; sin embargo esta propuesta fue también objeto de oposición porque con esa adición la excepción resultaría demasiado amplia. Se declaró que en el inciso *d*) del párrafo 2, al que se refería la propuesta, se regulaban los casos en que existía un defecto en la cosa en el momento de la dación, y que en tales casos debía presumirse el derecho del comprador a declarar la resolución del contrato, independientemente de que la cosa hubiese perecido antes de descubrirse el defecto.

148. Varios representantes indicaron que la diferencia entre el texto propuesto y el párrafo 1 del artículo podía crear confusión; por ello y por otras razones antes mencionadas, debía conservarse el apartado *d*) sin modificación. El representante de Francia reservó su posición acerca del inciso *d*) del párrafo 2 hasta que se aprobara definitivamente el capítulo VI sobre la transmisión de los riesgos.

149. Un representante sugirió que se suprimiera el inciso *e*), en vista de la decisión del Grupo de Trabajo de suprimir del artículo 33 el antiguo párrafo 2. Esta propuesta fue apoyada por otro representante, pero algunos observadores se opusieron a ella.

150. El Grupo de Trabajo *decidió* aprobar el siguiente texto para el artículo 79:

"1. El comprador perderá su derecho a declarar la resolución del contrato o a exigir del vendedor la entrega de un sustitutivo cuando le sea imposible restituir la cosa en el estado en que la haya recibido.

"2. Sin embargo, el párrafo anterior no será aplicable:

"*a*) Si la cosa o una parte de ella ha perecido o se ha deteriorado como consecuencia del defecto que justifique la resolución;

"*b*) Si la cosa o una parte de ella ha perecido o se ha deteriorado como consecuencia del examen prescrito en el artículo 38;

"*c*) Si el comprador, antes del descubrimiento de la falta de conformidad con el contrato o del momento en que esa falta debería haberse descubierto, ha vendido en el curso normal de sus operaciones o ha consumido o transformado una parte de la cosa, utilizándola normalmente;

"*d*) Si la imposibilidad de restituir la cosa o de restituirla en el estado en que la haya recibido no es debida a un acto del comprador o de una persona de la que sea responsable;

"*e*) Si el deterioro o la transformación de la cosa carecen de importancia."

151. Un representante señaló que, como el artículo 79 trataba de un problema exclusivo del comprador, el Grupo de Trabajo debería colocarlo en el capítulo III al proceder a la segunda lectura de la Ley. Sugirió, además, que el Grupo de Trabajo considerase al mismo tiempo la posibilidad de redactar de nuevo el artículo 79 de la siguiente manera:

"1. Cuando el comprador se haya hecho cargo de la totalidad o parte de la cosa objeto del contrato y posteriormente descubra una falta de conformidad que justificaría la resolución del contrato, perderá su derecho a declarar la resolución de esa parte del contrato cuando le sea imposible restituir la cosa en el estado en que la hubiera recibido.

"2. El texto del párrafo 2 del artículo 70 aprobado por el Grupo de Trabajo, según figura en el párrafo 146.

"3. Artículo 80 de la LUCI."

Artículo 80

152. El artículo 80 de la LUCI dice lo siguiente:

"El comprador que haya perdido el derecho de declarar la resolución del contrato por aplicación del artículo precedente conservará todos los otros derechos que le confiere la presente Ley."

153. Se expresaron diversas opiniones acerca de la necesidad de este artículo.

154. El Grupo de Trabajo *decidió* retener el artículo con la adición mencionada en el párrafo 50 del documento A/CN.9/WG.2/WP.17. El artículo aprobado dice así:

"El comprador que haya perdido el derecho a declarar la resolución del contrato o a exigir al vendedor que entregue un sustitutivo, por aplicación del artículo 79, conservará todos los demás derechos que le confiere la presente Ley."

Artículo 81

155. El artículo 81 de la LUCI dice:

"1. Cuando el vendedor esté obligado a restituir el precio, deberá también los intereses de dicho precio desde el día del pago, con arreglo al tipo fijado por el artículo 83.

"2. El comprador deberá pagar al vendedor el equivalente de todas las ganancias y ventajas que haya obtenido de la cosa, o de una parte de ella, según sea el caso:

"*a*) Cuando deba restituirla total o parcialmente;

"*b*) Cuando, siendo imposible la restitución parcial o total, el contrato, sin embargo, sea resuelto."

156. El Grupo de Trabajo *decidió* aprobar este artículo con la modificación mencionada en el párrafo 54 del documento A/CN.9/WG.2/WP.17. El artículo aprobado dice así:

"1. Cuando el vendedor esté obligado a restituir el precio deberá también los intereses de dicho precio desde el día del pago, con arreglo al tipo fijado por el artículo 83.

"2. El comprador deberá pagar al vendedor el equivalente de todas las ganancias y ventajas que haya obtenido de la cosa, o de una parte de ella, según sea el caso:

"*a*) Cuando deba restituirla total o parcialmente;

"*b*) Cuando le sea imposible restituir la cosa o parte de ella, pero haya ejercido el derecho a declarar la resolución del contrato o a exigir al vendedor que entregue un sustitutivo."

Sección IV. Reglas complementarias en materia de daños y perjuicios

Artículo 82

157. El artículo 82 de la LUCI dice:

"Cuando el contrato no sea resuelto, los daños y perjuicios por una violación cometida por una de las partes serán iguales a la pérdida y a la falta de ganancia sufrida por la otra parte. Los daños y perjuicios no excederán de la pérdida o la omisión de la ganancia que la parte que no cumpla hubiera debido prever al tiempo de la celebración del contrato, tomando en consideración los hechos que ella conozca o debía haber conocido como consecuencia posible de la violación del contrato."

158. El debate sobre este artículo se concentró en el proyecto de texto contenido en el párrafo 57 del documento A/CN.9/WG.2/WP.17. La mayoría de los representantes y observadores que hicieron uso de

la palabra sobre el particular apoyaron la propuesta, algunos con ciertas modificaciones.

159. Varios representantes afirmaron que la limitación indicada, tanto en la LUCI como en el texto propuesto, en cuanto a la cuantía de los daños y perjuicios que podían reclamarse en caso de transgresión del contrato, no constituía una solución equitativa en todas las circunstancias. Sin embargo, la mayoría de los oradores convinieron en que era necesario limitar de alguna manera la reclamación por daños y perjuicios. Las opiniones expresadas diferían en cuanto a si era suficientemente objetivo el principio de la previsibilidad contenido en la LUCI y en el texto propuesto.

160. Un representante sugirió que se suprimiese el segundo párrafo del texto propuesto.

161. Un representante recordó al Grupo de Trabajo las observaciones contenidas en el párrafo 58 del documento A/CN.9/WG.2/WP.17 acerca del texto francés de este artículo. Un observador señaló que la omisión de toda referencia al lucro cesante también podía suscitar dudas en el texto inglés.

162. El Grupo de Trabajo decidió constituir un grupo de redacción (Grupo de Redacción VI) integrado por los representantes de Francia, Hungría, la India, el Japón, México y la URSS, y el observador de Noruega, y le pidió que preparase un texto revisado del artículo.

163. El Grupo de Redacción VI presentó su propuesta en la 16a. sesión del Grupo de Trabajo, celebrada el 31 de enero de 1974.

164. Los representantes del Brasil y de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas manifestaron que no les parecía necesaria la limitación de los daños y perjuicios contenida en la segunda frase de la propuesta y se reservaron el derecho de volver a estudiar la cuestión ulteriormente.

165. El Grupo de Trabajo tomó nota de las reservas mencionadas en el párrafo anterior y *decidió* aprobar el texto propuesto por el Grupo de Redacción VI. El texto dice así:

"La indemnización de los daños y perjuicios causados por una violación del contrato cometida por una de las partes consistirá en una suma igual a la pérdida, incluido el lucro cesante, sufrida por la otra parte como consecuencia de la violación. Tal indemnización por daños y perjuicios no excederá de la pérdida que la parte transgresora haya previsto o debería haber previsto al tiempo de la celebración del contrato, tomando en consideración los hechos y elementos que conocía o debería haber conocido entonces, como consecuencia posible de la transgresión del contrato."

Artículo 83

166. El artículo 83 de la LUCI dice lo siguiente:

"Cuando la violación del contrato consista en un retardo en el pago del precio, el vendedor tendrá derecho en todo caso a intereses moratorios sobre las cantidades no pagadas, que se computarán a un tipo igual al tipo oficial de descuento en el país en que el vendedor tenga su establecimiento y, en defecto de éste, su residencia habitual, aumentado en un 1%."

167. El Grupo de Trabajo, tras examinar las propuestas contenidas en el párrafo 61 del documento A/CN.9/WG.2/WP.17, *decidió* aprobar el artículo 83 sin modificación.

Artículo 84

168. El artículo 84 de la LUCI dice así:

"1. En caso de resolución del contrato, cuando la cosa tiene un precio corriente, la indemnización de daños y perjuicios será igual a la diferencia entre el precio previsto en el contrato y el precio corriente en la fecha en que el contrato se resuelva.

"2. Para el cálculo de los daños y perjuicios previstos en el inciso precedente, el precio corriente que deberá tomarse en consideración será el prevaleciente en el mercado en que la transacción hubiera tenido lugar; si no existe dicho precio corriente o su aplicación resultara inapropiada, se considerará el precio de un mercado que razonablemente pueda sustituirlo, debiendo computarse diferencias por los gastos de transporte de la cosa."

169. La mayoría de los representantes y observadores que hablaron sobre este artículo concentraron sus observaciones en el método de evaluación de los daños y perjuicios. Varios representantes opinaron que la parte culpable debía indemnizar la pérdida realmente sufrida por la otra parte, de manera que ésta se encontrase en la situación en que habría estado si se hubiese cumplido debidamente el contrato, independientemente de que en tal caso la indemnización fuese superior a la calculada conforme al artículo 89. Se señaló que, en virtud del artículo 86 referente al lucro cesante, la parte perjudicada también podía reclamar la indemnización de los daños y perjuicios causados por la violación del contrato.

170. Varios representantes apoyaron la propuesta contenida en el párrafo 63 del documento A/CN.9/WG.2/WP.17; a saber, que la referencia hecha en el párrafo 1 del artículo 84 a la fecha "en que el contrato se resuelva" se sustituyese por una referencia a la fecha "en que se efectuó o debía haberse efectuado la entrega". Se señaló que esta redacción eliminaba la posibilidad de especulación, mientras que el texto actual de la LUCI dejaba abierta esa posibilidad, porque la parte perjudicada era dueña de resolver el contrato en una fecha en que las condiciones del mercado le fuesen muy favorables.

171. Varios representantes apoyaron la solución actual de la LUCI, mientras otros propusieron formulaciones diferentes. Algunos representantes sugirieron que se redactase el artículo 84 de manera que indicase claramente que la parte perjudicada tenía la opción de basarse ya sea en ese artículo o en el artículo 82. Un representante, apoyado por otro, sugirió que se hiciese una distinción entre los casos en que la resolución se producía antes de la fecha convenida de entrega y los casos en que la resolución se producía después de esa fecha. Otro representante propuso que los daños y perjuicios se evaluaran sobre la base del "precio corriente en la fecha en que se pague efectivamente la indemnización por daños y perjuicios".

172. Un representante advirtió que la expresión "precio corriente" contenida en el texto podía dar

lugar a ciertos problemas de interpretación respecto de las mercaderías que no se cotizaran en el mercado.

173. Un representante opinó que este artículo tenía por finalidad enunciar directrices para fijar la cuantía de la indemnización por daños y perjuicios. A esta interpretación se opuso un observador que sostuvo que el artículo contenía disposiciones sustantivas en cuanto al importe máximo de esa indemnización.

174. El Grupo de Trabajo decidió constituir un grupo de redacción (Grupo de Redacción VII) integrado por los representantes de Austria, el Brasil, los Estados Unidos de América y el Japón, y le pidió que preparase un proyecto de texto para este artículo.

175. El Grupo de Redacción VII presentó su propuesta en la 15a. sesión del Grupo de Trabajo, celebrada el 30 de enero de 1974.

176. El Grupo de Trabajo *decidió* aprobar el texto propuesto por el Grupo de Redacción con una leve modificación sugerida por algunos representantes. El texto aprobado dice lo siguiente:

"1. En caso de resolución del contrato, la parte que reclame indemnización por daños y perjuicios podrá invocar la disposición del artículo 82 o, cuando la cosa tenga un precio corriente, reclamar la diferencia entre el precio fijado en el contrato y el precio corriente en la fecha en que el contrato se resuelva.

"2. Para el cálculo de los daños y perjuicios dispuestos en el párrafo 1, el precio corriente que deberá tomarse en consideración será el prevaleciente en el lugar en que deba efectuarse la entrega de la cosa o, si no existiere tal precio corriente, el precio en otro lugar que pueda razonablemente sustituirlo, habida cuenta de la diferencia del costo de transporte de la cosa."

Artículo 85

177. El artículo 85 de la LUCI dice lo siguiente:

"Si el comprador ha procedido a una compra de sustitución o si el vendedor ha efectuado una venta compensatoria actuando de manera razonable, éste puede exigir la diferencia entre el precio del contrato y el precio de la compra de sustitución o de la venta compensatoria."

178. Un representante, apoyado por otros, señaló que era importante que en este artículo se regulase no sólo la forma en que debería efectuarse la sustitución o la reventa de la cosa, sino también el plazo dentro del cual debería hacerse tal sustitución o reventa. En consecuencia, sugirió que se añadiera al final del artículo la frase "si la reventa o la sustitución se han hecho de manera razonable y dentro de un plazo razonable después de la resolución".

179. Algunos representantes opinaron que el artículo 85 era innecesario y debía suprimirse, ya que al aplicar otros artículos que contenían normas generales sobre los daños y perjuicios a los casos especiales objeto de este artículo se llegaría al mismo resultado que aplicando el artículo 85. No obstante, otros representantes se opusieron a que se suprimiera el artículo alegando que las disposiciones en él contenidas eran importantes en la práctica y obviaban la necesidad de proceder a una difícil interpretación de otros artículos para llegar a la misma solución.

180. Varios representantes pusieron de relieve la estrecha relación existente entre los artículos 82 y 89 y sugirieron que se examinaran juntos.

181. A la vista de las observaciones y propuestas hechas por los representantes sobre este artículo, el Grupo de Trabajo pidió al Grupo de Redacción establecido para examinar el artículo 84[22] que preparase un proyecto de artículo 85.

182. El Grupo de Redacción VII presentó su propuesta al Grupo de Trabajo en su 15a. sesión, celebrada el 30 de enero de 1974. El Grupo de Trabajo *decidió* aprobar el texto sometido por el Grupo de Redacción, con una ligera modificación. El texto aprobado es el siguiente:

"Si se resuelve el contrato y, de manera razonable y dentro de un plazo razonable después de la resolución, el comprador compra una cosa sustitutiva o el vendedor revende la cosa, podrán, en vez de reclamar la indemnización de daños y perjuicios conforme a los artículos 82 u 84, exigir la diferencia entre el precio del contrato y el precio pagado por la cosa sustitutiva u obtenido con la reventa."

Artículo 86

183. El artículo 86 de la LUCI dice:

"La indemnización de daños y perjuicios fijados conforme a los dos artículos precedentes puede ser incrementada con todos los gastos razonables en que efectivamente se haya incurrido como consecuencia del incumplimiento, o bien con el monto de todas las pérdidas sufridas y de todas las ganancias dejadas de percibir que la parte que no cumpla debió haber previsto en el momento de la celebración del contrato, tomando en consideración circunstancias conocidas o que debió haber conocido como consecuencias posibles de la violación del contrato."

184. Varios representantes sugirieron que se suprimiera este artículo porque el texto revisado del artículo 82 lo hacía innecesario.

185. El Grupo de Trabajo *decidió* suprimir el artículo.

Artículo 87

186. El artículo 87 de la LUCI dice:

"Si la cosa no tiene precio corriente, la indemnización de daños y perjuicios será calculada según las reglas del artículo 82."

187. El Grupo de Trabajo *decidió* suprimir este artículo.

Artículo 88

188. El artículo 88 de la LUCI dice:

"La parte que invoca el incumplimiento del contrato debe adoptar todas las medidas razonables con objeto de disminuir la pérdida experimentada. Si ella descuida hacerlo, la otra parte puede exigir la reducción de los daños y perjuicios."

189. Un representante sugirió que se suprimiera este artículo, en tanto que otros opinaron que desempeñaba una función útil y debía retenerse.

[22] Véase el párr. 174.

190. Se propusieron varios cambios de redacción. Se señaló que el juez era quien tenía que decidir qué medidas cabía esperar que tomase la parte perjudicada para reducir los daños y que, en consecuencia, se debería suprimir el término "todas" que figuraba antes de "las medidas razonables". Según otra propuesta que obtuvo considerable apoyo, se deberían sustituir las palabras "todas las medidas razonables" por "las medidas que sean razonables en las circunstancias del caso". Con arreglo a otra propuesta, si se mantenía la palabra "pérdida" se debería añadir la expresión "incluido el lucro cesante". Finalmente, se sugirió que al final del artículo se añadiesen las palabras "en la cantidad en que podría razonablemente haberse evitado la pérdida".

191. El Grupo de Trabajo pidió al Grupo de Redacción creado inicialmente para examinar el artículo 84 (Grupo de Redacción VII)[28] que estudiase también el artículo 88 y preparase un proyecto de texto del mismo.

192. El Grupo de Redacción VII presentó su propuesta al Grupo de Trabajo en su 15a. sesión, celebrada el 30 de enero de 1974 (véase el párrafo 194).

193. Un representante, refiriéndose al texto presentado por el Grupo de Redacción, sugirió que se sustituyeran las palabras "que se reduzca la indemnización por daños y perjuicios en la cantidad en que. . ." por "que se reduzca el importe de los daños y perjuicios en la cantidad en que. . ."

194. El Grupo de Trabajo *decidió* aprobar el proyecto presentado por el Grupo de Redacción VII. El texto aprobado es el siguiente:

"La parte que invoque el incumplimiento del contrato adoptará las medidas que sean razonables en las circunstancias del caso para disminuir la pérdida resultante del incumplimiento, incluido el lucro cesante. Si no adopta dichas medidas, la otra parte podrá pedir que se reduzca la indemnización por daños y perjuicios en la cantidad en que debería haberse disminuido la pérdida."

Artículo 89

195. El artículo 89 de la LUCI dice así:

"En caso de dolo o de fraude los daños y perjuicios no serán determinados según las reglas aplicables a contratos de venta que no estuvieran regulados por la presente Ley."

196. Se hicieron varias observaciones sobre la necesidad de incluir este artículo. Los representantes que preferían que se suprimiera señalaron que el derecho nacional se aplicaría aunque no se incluyera el artículo. Se expresó también la opinión de que, si se suprimía el artículo, habría que incluir una norma expresa en el sentido de que las disposiciones de la Ley se aplicarían sin perjuicio del derecho nacional en caso de dolo.

197. Varios representantes estuvieron de acuerdo con el fondo de la propuesta contenida en el párrafo 73 del documento A/CN.9/WG.2/WP.17. Un representante señaló que en la práctica esa propuesta plantearía la cuestión de la validez del contrato, cuestión que caía fuera del ámbito de la Ley. Advirtió además que el dolo y la validez del contrato eran cuestiones de orden público reguladas por normas obligatorias del derecho nacional.

198. El Grupo de Trabajo *decidió* retener sin ningún cambio el artículo 89.

199. Basándose en una propuesta de un observador, el Grupo de Trabajo *decidió* además suprimir los subtítulos de la sección IV del capítulo V de la LUCI.

Sección V. Gastos

Artículo 90

200. El artículo 90 de la LUCI dice así:

"Los gastos de entrega de la cosa son a cargo del vendedor; todos los gastos posteriores a la entrega son a cargo del comprador."

201. Tras un debate sobre si este artículo era necesario y sobre su relación con los usos del comercio internacional, el Grupo de Trabajo *decidió* suprimirlo.

Sección VI. Conservación de la cosa

Artículos 91 a 95

202. Los artículos 91 a 95 de la LUCI dicen lo siguiente:

"*Artículo 91*

"Cuando el comprador tarde en hacer la recepción de la cosa o en pagar el precio, el vendedor estará obligado a tomar medidas razonables para asegurar la conservación de la cosa; el vendedor tendrá derecho a retenerla hasta que haya sido indemnizado por el comprador de los gastos razonables que haya hecho."

"*Artículo 92*

"1. Cuando la cosa haya sido recibida por el comprador, y éste pretenda rechazarla, deberá tomar las medidas razonables para asegurar su conservación; tendrá el derecho de retener la cosa hasta que haya sido indemnizado por el vendedor de los gastos razonables en que haya incurrido.

"2. Cuando la cosa expedida por el comprador haya sido puesta a su disposición en el lugar de destino, y quiera rechazarla, deberá tomar posesión de ella por cuenta del vendedor, con tal de que esto pueda ser hecho sin pago del precio y sin mayores inconvenientes ni gastos apreciables. Esta disposición no se aplicará cuando el vendedor esté presente en el lugar de destino o cuando exista en dicho lugar una persona facultada para hacerse cargo de la cosa."

"*Artículo 93*

"La parte a la que incumba la conservación de la cosa tendrá el derecho de depositarla en los almacenes de un tercero, a costa de la otra parte, siempre que los gastos en que se incurra sean razonables."

"*Artículo 94*

"1. La parte que, en los casos previstos en los artículos 91 y 92, tenga la obligación de tomar

[28] Véase el párr. 174.

medidas para asegurar la conservación de la cosa, puede venderla por cualquier medio apropiado, siempre que la otra parte haya retardado sin razón la aceptación o la devolución de la cosa o el pago de los gastos de conservación; y siempre que haya notificado en forma debida a la otra parte su intención de vender.

"2. La parte que venda la cosa tendrá el derecho a retener del producto de la venta un monto igual a los gastos razonables de su conservación y de su venta; debiendo transmitir el excedente a la otra parte."

"*Artículo 95*

"Cuando en los casos previstos en los artículos 91 y 92 la cosa esté expuesta a una pérdida o a un deterioro rápido, o cuando su conservación acarreara gastos excesivos, la parte a la que incumba la conservación estará obligada a vender la cosa como está previsto en el artículo precedente."

203. Con respecto al artículo 91, un representante opinó que sólo era útil cuando se había transmitido la propiedad antes de la entrega.

204. Otro representante señaló que la idea del derecho a rechazar la cosa, enunciado en el artículo 92, no estaba definida ni había sido utilizada previamente en la Ley.

205. El Grupo de Trabajo *decidió* aprobar sin ningún cambio los artículos 91 a 95 de la LUCI.

Capítulo VI. Transmisión de los riesgos

206. El Grupo de Trabajo examinó el capítulo VI de la LUCI (Transmisión de los riesgos) (artículos 96 a 101), en tres fases: 1) la disposición introductoria del artículo 96; 2) un grupo de tres artículos con disposiciones de fondo relacionados entre sí (artículos 97 a 99); 3) dos artículos finales (artículos 100 y 101).

Artículo 96

207. El artículo 96 de la LUCI dice lo siguiente:

"Cuando los riesgos sean transmitidos al comprador, éste deberá pagar el precio, pese a la pérdida o deterioro de la cosa, a menos que estas circunstancias se deban a un acto del vendedor o de cualquiera otra persona de cuya conducta éste sea responsable."

208. Se discutió si debía mantenerse este artículo o si habría que suprimirlo por innecesario.

209. Por una parte, se sugirió que la disposición según la cual cuando los riesgos eran transmitidos al comprador, éste debía pagar el precio "pese a la pérdida o deterioro de la cosa", enunciaba una consecuencia obvia de la transmisión de los riesgos y era innecesaria. Se hizo hincapié en el artículo 35 aprobado por el Grupo de Trabajo. Asimismo se indicó que, si bien enunciaba una definición del riesgo de pérdida, el artículo era insuficiente a ese efecto.

210. Por otra parte, se declaró que, aunque la disposición del artículo 96 podría resultar obvia para los abogados que habían trabajado con la Ley Uniforme, su formulación en el capítulo VI podría ser útil para otros. La mayoría de los representantes opinaron que debiera retenerse el artículo 96. Un representante sugirió que este artículo se colocara a continuación de los artículos 97 a 99.

211. Se planteó el problema de retener la última frase del artículo, que hablaba de la pérdida o deterioro que se debían a un acto del vendedor "o de cualquiera otra persona de cuya conducta éste sea responsable". Se señaló que este principio estaba recogido en toda la Ley Uniforme, sin que estuviese formulado expresamente; enunciarlo en casos aislados suscitaría dudas sobre el principio general. Se concluyó que esto planteaba un problema que debía ser estudiado por el Grupo de Trabajo al examinar el proyecto en lectura final.

212. El Grupo de Trabajo *decidió* aprobar el artículo 96, pero aplazando la decisión final sobre la frase "o de cualquiera otra persona de cuya conducta éste sea responsable" hasta otro período de sesiones.

Artículos 97 a 99

213. El Grupo de Trabajo examinó conjuntamente las disposiciones de los tres artículos 97 a 99 relacionados entre sí. Estos artículos dicen lo siguiente:

"*Artículo 97*

"1. Los riesgos se transmitirán al comprador desde que la entrega de la cosa tiene lugar en las condiciones previstas en el contrato y en la presente Ley.

"2. En el caso de dación de una cosa no conforme al contrato, los riesgos se transmiten al comprador, independientemente de la falta de conformidad, desde el momento en que la dación se efectúa en las condiciones previstas en el contrato y en la presente Ley, pero siempre que el comprador no haya declarado la resolución del contrato ni exigido la sustitución de la cosa."

"*Artículo 98*

"1. Cuando la dación de la cosa se retarde por el incumplimiento de una obligación del comprador, los riesgos se transmitirán a éste a partir de la última fecha en que, independientemente del incumplimiento, dicha dación debió haber sido hecha en los términos del contrato.

"2. Si la venta se refiere a cosas genéricas, el retraso del comprador motivará la transmisión de los riesgos siempre que el vendedor haya apartado cosas patentemente destinadas al cumplimiento del contrato, y lo haya notificado al comprador.

"3. Cuando las cosas genéricas sean de tal naturaleza que el vendedor no puede separar una parte de ellas hasta que el comprador realice la recepción, será suficiente que el vendedor haya realizado todos los actos necesarios para permitir al comprador el realizar la recepción."

"*Artículo 99*

"1. Si la venta tiene por objeto mercaderías en curso de viaje por mar, los riesgos se asumirán por el comprador a partir del momento de la dación de la cosa al porteador.

"2. Si al momento de la celebración del contrato el vendedor sabía o debía saber que la cosa había perecido o estaba deteriorada, los riesgos permanecerán a su cargo hasta el momento de la celebración del contrato."

214. En el informe del Secretario General sobre las cuestiones que plantean los capítulos IV a VI de la Ley Uniforme se analizaban las disposiciones del capítulo VI, con especial referencia a la decisión tomada por el Grupo de Trabajo en su tercer período de sesiones de suprimir la definición de "entrega" que figuraba en el artículo 19 de la LUCI[24]. En el referido informe (párrafo 76) se proponía una revisión y refundición de los artículos anteriores. Un aspecto de esta propuesta consistía en que los riesgos se transmitirían en el momento de la "dación" de la cosa al comprador o a un porteador; en el informe se examinaba la imputación del riesgo de pérdida en relación, entre otras cosas, con la cuestión de cuál sería la parte, según la práctica comercial normal, que con más probabilidad dispondría de un seguro efectivo sobre las mercaderías (párrafos 70 a 73).

215. El Grupo de Trabajo discutió el problema de si el concepto fundamental de la transmisión de los riesgos debía ser la "entrega" o la "dación" de la cosa al comprador. Algunos representantes manifestaron su preferencia por que se utilizase la "entrega" como concepto fundamental y sugirieron que las normas sobre los riesgos del capítulo VI deberían remitir a las normas sobre la "entrega" del artículo 20. En su opinión, el artículo 20 daba una definición adecuada de la "entrega"; por otra parte, se dijo que este artículo definía el deber de cumplimiento de sus obligaciones por el vendedor, y que conforme a él el vendedor podría cumplir con ese deber incluso aunque el comprador nunca tomase posesión física de la cosa.

216. Algunos representantes pusieron en tela de juicio la claridad del concepto de "dación" de la cosa. Se sugirió que el poner la cosa a disposición del comprador en los locales del vendedor podría considerarse "dación" de la cosa. En respuesta a esto se señaló que el término "dación" había sido utilizado en varios artículos de la LUCI, entre ellos el artículo 20 aprobado por el Grupo de Trabajo y que ese término había sido interpretado claramente en el sentido de que denotaba una transmisión de posesión en cuya virtud el comprador o el porteador retiraban la cosa. Algunos representantes manifestaron que la Ley Uniforme debería ser clara sobre ese punto a fin de hacer recaer el riesgo de pérdida sobre la parte que tuviera la posesión y control de la cosa y que fuera más probable que dispusiera de un seguro efectivo. Se discutieron términos que serían más claros sobre este particular, tales como el de "retirar" la cosa.

217. Basándose en estos debates, un representante propuso proyectos de textos que el Grupo de Trabajo utilizó como base para sus ulteriores deliberaciones. Estos proyectos decían así:

"*Artículo 97*

"1. En el caso de que el contrato de compraventa implique un transporte de la cosa, los riesgos se traspasarán al comprador en el momento de la dación de la cosa al porteador para ser transmitida al comprador.

"2. El párrafo 1 se aplicará también si en el momento de la celebración del contrato la cosa está ya en tránsito. Sin embargo, si en ese momento el vendedor sabía o debía saber que la cosa había perecido o se había deteriorado, los riesgos seguirán corriendo por su cuenta hasta el momento de la celebración del contrato."

"*Artículo 98*

"1. En los casos no comprendidos en el artículo 97, los riesgos se transmitirán al comprador a partir del momento en que la cosa haya sido puesta a disposición suya y retirada por él.

"2. El párrafo 1 también se aplicará en el caso de entrega de una cosa que no sea conforme con el contrato cuando el comprador no haya solicitado la entrega de una nueva cosa ni declarado resuelto el contrato.

"3. Cuando la cosa ha sido puesta a disposición del comprador pero no ha sido retirada por él, o lo ha sido con retraso, y este hecho constituye una transgresión del contrato, los riesgos se transmitirán al comprador a partir de la última fecha en que podía haber retirado la cosa sin cometer una transgresión del contrato."

218. El Grupo de Trabajo examinó el artículo 97 del proyecto de texto que antecede, que trataba de la transmisión de los riesgos cuando el contrato implicaba el transporte de la cosa. Se señaló que el párrafo 1 constituía una combinación de las disposiciones del párrafo 2 del artículo 19 y el párrafo 1 del artículo 97 de la LUCI.

219. Se hizo notar que el párrafo 1 era incompatible con la definición de ciertos términos comerciales importantes; por ejemplo, el término "c.i.f." definido en los "Incoterms" establecía que los riesgos se transmitían cuando las mercancías habían sobrepasado la borda del buque. Se indicó que en vista de la importancia de esos términos comerciales, el párrafo 1 debería incluir una referencia concreta al uso, tal como "con sujeción al artículo 9". En cambio, varios representantes apoyaron el parecer de que la Ley Uniforme daba efectividad a las estipulaciones del contrato (artículo 5) y al uso aplicable (artículo 9); hacer una referencia concreta a ciertos casos suscitaría dudas sobre ese principio general.

220. El Grupo de Trabajo aprobó el párrafo 1 del artículo 97 de la propuesta anterior.

221. Con respecto al párrafo 2 del mismo proyecto de artículo, se señaló que la propuesta era una revisión del artículo 99 de la LUCI.

222. El Grupo de Trabajo aprobó la primera frase de ese párrafo 2.

223. Surgieron problemas con respecto a la segunda frase, que regulaba los casos en que el vendedor sabía o debía saber, en el momento de celebrar el contrato, que la cosa había perecido o se había deteriorado. Se afirmó que partiendo de estos hechos permitir que los riesgos se transmitieran al comprador en el momento de la celebración del contrato sería injusto para el comprador en una situación que podía

[24] A/CN.9/WG.2/WP.19, capítulo III, párrafos 64 a 105; véase *infra* sección 5.

equivaler a un fraude. Además, puesto que el contrato se celebrada mientras la cosa estaba en tránsito, la disposición plantearía problemas difíciles de prueba cuando se quisiera establecer el punto del trayecto en tránsito en que se producirían nuevos daños. Se señaló que en el nuevo texto propuesto en el informe del Secretario General (párrafo 3 del artículo 97, reproducido en el párrafo 76 del informe)[25] se decía que a la vista de esos hechos los riesgos seguirían corriendo por cuenta del vendedor a menos que hubiera revelado la pérdida o los daños al comprador.

224. El Grupo de Trabajo examinó a continuación el artículo 98, que trataba de los contratos que no implicaban el transporte de cosas. En relación con el párrafo 1 se puso de manifiesto que dicho párrafo disponía que los riesgos se transmitirán al comprador a partir del momento en que la cosa "fue puesta a disposición suya y retirada por él". Algunos delegados dijeron que sería más claro utilizar el término "dación" de la cosa y que hablar de ponerla a disposición del comprador era innecesario y confuso, pues difícilmente el comprador podría "retirar" la cosa a menos que hubiera sido puesta a su disposición. Otros delegados dijeron que preferían la terminología del texto propuesto basándose en que evitaba los problemas, examinados más arriba, que planteaba la "dación" de la cosa. El Grupo de Trabajo aprobó el párrafo 1.

225. El párrafo 2 trataba de los efectos de la no conformidad de la cosa sobre la transmisión de los riesgos y la posibilidad del comprador de declarar resuelto el contrato si se perdía o destruía la cosa que no era conforme con éste. Se puso de relieve que incluir este párrafo en el artículo 98 hacía inaplicable la disposición a los casos en que el contrato implicaba el transporte de la cosa (artículo 97). Se convino en que debería evitarse este resultado inintencionado regulando ese problema en un nuevo artículo [98 bis].

226. El párrafo 3 trataba de los efectos de la demora del comprador en retirar la cosa. Se sustituyó la palabra "fecha" por la palabra "momento". Se aprobó el párrafo con esta modificación.

227. El Grupo de Trabajo *decidió* completar las disposiciones anteriores con otro artículo, análogo al párrafo 2 del artículo 98 de la LUCI, que regulaba el caso de los contratos sobre cosas indeterminadas (inciertas). El artículo, propuesto por un observador y aprobado por el Grupo de Trabajo, dice así:

> "Cuando el contrato se refiera a una cosa indeterminada, en ningún caso los riesgos se transmitirán al comprador hasta que la cosa haya sido manifiestamente determinada a los efectos del cumplimiento del contrato y se haya comunicado tal determinación al comprador."

228. En relación con este nuevo artículo, algunos representantes dijeron que la expresión "el contrato se refiera a una cosa no identificada" tal vez no sería suficientemente clara.

229. Algunos representantes sugirieron que se incluyese en este capítulo un artículo que regulara concretamente la transmisión de los riesgos cuando la cosa estaba en poder de terceros, por ejemplo un fiador o un almacenista. Otros delegados opinaron que esa disposición no era necesaria y que complicaría el texto. Se decidió no redactar por el momento tal disposición.

230. El Grupo de Trabajo *decidió* crear un grupo de redacción (Grupo de Redacción VIII), compuesto de los representantes de Austria, los Estados Unidos, Hungría y el Japón, y le pidió que preparase proyectos y disposiciones sobre: *a*) la situación regulada en el párrafo 2 del artículo 97 (segunda frase) ("el vendedor sabía o debía saber que la cosa había perecido o estaba deteriorada") (véase el párrafo 223), y *b*) un nuevo artículo sobre la cuestión mencionada en el párrafo 225.

231. El Grupo de Redacción VIII presentó sus propuestas al Grupo de Trabajo en la 18a. sesión, celebrada el 31 de enero de 1974. Las propuestas eran las siguientes: *a*) una revisión de la segunda frase del párrafo 2 del artículo 97; *b*) una nueva frase al párrafo 2 del artículo 98); *c*) un nuevo artículo 98 bis. Dichas propuestas quedaron incorporadas en el siguiente texto integrado de los artículos 97, 98 y 98 bis:

"*Artículo 97*

"1. En el caso de que el contrato de compraventa implique un transporte de cosas, los riesgos se traspasarán al comprador en el momento de la dación de la cosa al porteador para ser transmitida al comprador.

"2. El párrafo 1 se aplicará también si en el momento de la celebración del contrato la cosa está ya en tránsito. Sin embargo, si en ese momento el vendedor sabía o debía saber que la cosa había perecido o se había deteriorado, los riesgos de esta pérdida o deterioro seguirán corriendo por su cuenta, a menos que haya revelado tal circunstancia al comprador."

"*Artículo 98*

"1. En los casos no comprendidos en el artículo 97, los riesgos se transmitirán al comprador a partir del momento en que la cosa haya sido puesta a disposición suya y retirada por él.

"2. Cuando la cosa haya sido puesta a disposición del comprador pero no haya sido retirada por él, o lo haya sido con retraso, y ello constituya una transgresión del contrato, los riesgos se transmitirán al comprador a partir del último momento en que podía haber retirado la cosa sin cometer una transgresión del contrato. Sin embargo, cuando el contrato se refiera a la compraventa de una cosa aún por determinar, no se considerará que la cosa ha sido puesta a disposición del comprador hasta que haya sido claramente determinada a los efectos del contrato y se haya comunicado tal determinación al comprador."

"*Artículo [98 bis]*

"1. Cuando la cosa no sea conforme con el contrato y esta falta de conformidad constituya una transgresión esencial, los riesgos no se transmitirán al comprador mientras éste tenga derecho a declarar resuelto el contrato.

[25] Véase el Anexo IV al presente informe, reproducido *infra* en la sección 5.

"2. En el caso de una transgresión esencial del contrato que no sea por falta de conformidad de la cosa, los riesgos no se transmitirán al comprador respecto de la pérdida o el deterioro que resulten de dicha transgresión."

232. La primera propuesta implicaba una nueva redacción de las disposiciones del párrafo 2 del artículo 97 (segunda frase) que regulaban los casos en que el vendedor sabía o debía saber que la cosa había perecido o se había deteriorado. El Grupo de Trabajo aprobó el texto propuesto.

233. La segunda propuesta consistía en agregar una frase al párrafo 2 del artículo 98 para regular los casos en que la cosa no se determinó en el momento de celebrar el contrato. El Grupo de Redacción propuso esta adición para aclarar una disposición aprobada anteriormente por el Grupo de Trabajo como un nuevo artículo (véase el párrafo 227); según la propuesta, el nuevo artículo no sería incluido en el texto de la Ley. El Grupo de Redacción propuso que la disposición relativa a cosas indeterminadas fuera incorporada en el artículo 98, que trataba de los contratos que no implicaban el transporte de cosas, en los cuales el riesgo de pérdida, si hubiera demora por parte del comprador, podría transmitirse a éste mientras la cosa seguía en poder del vendedor.

234. Un observador propuso que la disposición sobre cosas indeterminadas se mantuviese en un artículo aparte de manera que la norma sobre determinación y comunicación se aplicase también a los contratos que implicaban el transporte de cosas. La propuesta de ese observador fue rechazada, entre otras razones porque semejante disposición entorpecería la transmisión de los riesgos en el momento de la dación de la cosa al porteador; en algunos casos se podría hacer la notificación de la expedición al comprador poco después de entregada la cosa al porteador y de comenzado el tránsito; una norma que dispusiese que el riesgo de pérdida sólo se transmitiría en el momento de la notificación crearía problemas prácticos, si hubiese que probar en qué momento del tránsito se habían producido los daños. Se señaló también que normalmente la entrega al porteador constituía una determinación de la cosa.

235. Un representante sugirió que la última frase del párrafo 2 del artículo 98, previa supresión de las palabras "sin embargo" que la encabezaba, pasara a constituir un nuevo párrafo 3. Un observador sugirió que en esa frase se sustituyesen las palabras "determinada a los efectos del contrato" por las palabras "determinada a los efectos del cumplimiento del contrato".

236. Un observador sugirió que se incluyese el texto siguiente en el artículo 98 del proyecto como párrafo 4:

"4. Cuando, llegado el momento de la entrega, se efectúe ésta (en cumplimiento del artículo 20) poniendo la cosa a disposición del comprador en su establecimiento o en el establecimiento de un tercero, con ese acto los riesgos se transmitirán al comprador."

237. El observador que presentó esta propuesta manifestó que estaría sujeta a la disposición del artículo siguiente, que hacía de la determinación una condición más para la transmisión de los riesgos. La disposición propuesta regulaba, por ejemplo, los casos en que la cosa era depositada en poder de un tercero o debía ser fabricada por él.

238. Algunos representantes se opusieron a la citada propuesta por considerarla demasiado vaga. Sin embargo, un representante la aceptó a condición de que se sustituyesen las palabras "en el establecimiento de un tercero" por las palabras "en el almacén de un tercero con el acuerdo del comprador". Otro representante dijo que el concepto de "tercero" que figuraba en la propuesta era demasiado amplio. El Grupo de Trabajo llegó a la conclusión de que no podía tomar una decisión sobre esta propuesta en el corriente período de sesiones. Algunos representantes opinaron que la propuesta regulaba un problema importante que se debería examinar más adelante.

239. El nuevo artículo [98 bis] propuesto por el Grupo de Redacción trataba de los efectos de la transgresión del contrato por el vendedor sobre la transmisión de los riesgos al comprador. Se señaló que los dos párrafos del artículo atribuían efectos diferentes a la transgresión esencial según que se tratase: 1) de la falta de conformidad de la cosa, y 2) de otros tipos de transgresión (tales como demora, expedición inadecuada, etc.). Algunos representantes apoyaron esta propuesta; otros pusieron de manifiesto que era novedosa e interesante y merecía que se volviera a discutir, pero dudaban en aprobarla por el momento.

240. Un observador señaló que la cuestión tratada en el artículo ya había sido resuelta en el inciso *a*) del párrafo 2 del artículo 79, interpretación que fue impugnada por dos representantes; también se planteó la cuestión de si los que utilizaran la Ley verían la relación que había entre el capítulo VI y el artículo 79. El mismo observador propuso el texto siguiente para el artículo: "Cuando el vendedor no haya cumplido con sus obligaciones conforme al contrato de compraventa y a la presente Ley, las disposiciones de los artículos 97 y 98 no menoscabarán los recursos que se reconozcan al comprador como consecuencia de ese incumplimiento."

241. El Grupo de Trabajo *decidió*:

a) Aprobar el artículo 97 propuesto por el Grupo de Redacción (párrafo 231);

b) Aprobar el artículo 98 (párrafo 231), excepto la última frase del párrafo 2 que sería examinada en el siguiente período de sesiones;

c) Aplazar la decisión final acerca del nuevo artículo propuesto [98 bis] hasta su siguiente período de sesiones;

d) No incluir en la Ley el nuevo artículo aprobado anteriormente sobre cosas indeterminadas (párrafo 227).

Artículos 99 a 101 de la LUCI

242. Los artículos 99 a 101 de la LUCI dicen así:

"*Artículo 99*

"1. Si la venta tiene por objeto mercaderías en curso de viaje por mar, los riesgos se asumirán

por el comprador a partir del momento de la dación de la cosa al porteador.

"2. Si al momento de la celebración del contrato el vendedor sabía o debía saber que la cosa había perecido o estaba deteriorada, los riesgos permanecerán a su cargo hasta el momento de la celebración del contrato."

"*Artículo 100*

"Si en el caso previsto en el párrafo 3 del artículo 19 el vendedor, al momento de enviar el aviso o el documento que especifica la cosa, sabía o debía saber que ella había perecido o se había deteriorado después de su dación al porteador, los riesgos permanecerán a cargo del vendedor hasta el momento en que haya enviado el aviso o el documento."

"*Artículo 101*

"La transmisión de los riesgos no estará ligada necesariamente a la estipulación de una cláusula especial en el contrato relativa a los gastos."

243. Se señaló que algunas de las disposiciones de estos artículos habían quedado incorporadas en artículos aprobados por el Grupo de Trabajo, y que las demás eran innecesarias e inútiles.

244. El Grupo de Trabajo *decidió* suprimir los artículos 99 a 101 de la LUCI.

III. Labor futura

245. Habida cuenta de las propuestas contenidas en el documento A/CN.9/WG.2/L.1 sobre los métodos de trabajo, y tras un debate sobre el tema, el Grupo de Trabajo *decidió*:

a) Pedir a la Secretaría que distribuyese entre los representantes de los Estados miembros del Grupo de Trabajo y los observadores que asistieron al período de sesiones, el texto de las disposiciones de la Ley Uniforme aprobadas, o que fueron objeto de aplazamiento para su examen ulterior antes del 15 de marzo de 1974;

b) Pedir a los representantes de los Estados miembros y a los observadores que asistieron al período de sesiones que presentasen a la Secretaría sus observaciones y propuestas en relación con el texto, de preferencia para el 31 de agosto de 1974;

c) Pedir a la Secretaría que, teniendo en cuenta las observaciones y propuestas de los representantes que se transmitieran para la fecha mencionada, preparase un estudio de las cuestiones pendientes, incluidas las posibles soluciones para ellas, y que distribuyese el estudio a los miembros del Grupo de Trabajo antes del 30 de noviembre de 1974;

d) Celebrar el sexto período de sesiones del Grupo de Trabajo del 10 al 21 de febrero de 1975, con sujeción a la aprobación de la Comisión.

2. Textos revisados de las disposiciones de la Ley Uniforme sobre la Compraventa Internacional de Mercaderías que fueron aprobadas, u objeto de aplazamiento para examen ulterior, por el Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías en sus cinco primeros períodos de sesiones (A/CN.9/87, anexo I)

INDICE

Capítulo			*Artículos*
I.	Ambito de aplicación de la Ley		1–8
II.	Disposiciones generales		9–17
III.	Obligaciones del vendedor		18–55
	Sección I.	Entrega de la cosa [y de los documentos]	19–40
	Subsección 1.	Obligaciones del vendedor en cuanto a la fecha y el lugar de la entrega	20–32
	Subsección 2.	Obligaciones del vendedor en cuanto a la conformidad de la cosa	33–40
	Sección II.	Sanciones por el incumplimiento del contrato por el vendedor	41–51
	Sección III.	Transferencia de la propiedad	52–55
IV.	Obligaciones del comprador		56–72 bis
	Sección I.	Pago del precio	56 bis–64
	A.	Fijación del precio	57–58
	B.	Lugar y fecha del pago	59–64
	Sección II.	Recepción	65–66
	Sección III.	Recursos en caso de incumplimiento del contrato por el comprador	67–72 bis
V.	Disposiciones comunes a las obligaciones del vendedor y del comprador		73–95
	Sección I.	Transgresión previsible	73–75
	Sección II.	Exoneración	76–77
	Sección III.	Efectos de la resolución	78–81
	Sección IV.	Normas complementarias en materia de daños y perjuicios	82–90
	Sección V.	Conservación de la cosa	91–95
VI.	Transmisión de los riesgos		96–101

Ley Uniforme sobre la Compraventa Internacional de Mercaderías*

Capítulo I. Ambito de aplicación de la Ley

Artículo 1

1. La presente Ley se aplicará a los contratos de compraventa de mercaderías celebrados entre partes que tengan su establecimiento en Estados diferentes:

a) Cuando ambos Estados sean Estados contratantes; o

b) Si las normas de derecho internacional privado prevén la aplicación de la ley de un Estado contratante.

2. [No se tendrá en cuenta el hecho de que las partes tienen su establecimiento en Estados diferentes, siempre que este hecho no se desprenda del contrato ni de cualesquiera transacciones entre las partes, ni de informaciones reveladas por las partes en cualquier momento antes de la celebración del contrato o al momento de ésta.]

3. La presente Ley será igualmente aplicable cuando haya sido elegida como ley del contrato por las partes.

Artículo 2

1. La presente Ley no se aplicará a las compraventas:

a) De bienes que, por su naturaleza y cantidad, son de los adquiridos habitualmente por un particular para uso personal, familiar o doméstico, salvo que se desprenda del contrato [o de cualesquiera transacciones entre las partes, o de informaciones reveladas por las partes en cualquier momento antes de la celebración del contrato o al momento de ésta] que son comprados para un uso diferente;

b) En subasta;

c) Judiciales.

2. Tampoco se aplicará la presente Ley a las compraventas:

a) De acciones, valores de inversión, títulos de crédito o moneda;

b) De buques, embarcaciones o aeronaves [que estén registrados o hayan de ser registrados];

c) De electricidad.

Artículo 3

1. [La presente Ley no se aplicará a los contratos en que las obligaciones de las partes sean sustancialmente distintas de la entrega y el pago de las mercaderías.]

2. Se asimilarán a las ventas, a los efectos de la presente Ley, los contratos de entrega de mercaderías que hayan de ser manufacturadas o producidas, a menos que la parte que encargue las mercaderías asuma la obligación de proveer una parte esencial y sustancial de los materiales necesarios para dicha manufactura o producción.

* Los corchetes en el texto indican que el Grupo de Trabajo no adoptó una decisión definitiva respecto de las disposiciones comprendidas por ellos. Se han mantenido los títulos de la LUCI cuando así procede; para facilitar la referencia, la Secretaría ha insertado algunos títulos nuevos que no figuran en la LUCI; esos títulos nuevos van entre corchetes.

Artículo 4

A los efectos de la presente Ley:

a) [Cuando una parte tenga establecimientos en más de un Estado, su establecimiento será el principal, a menos que haya otro establecimiento más estrechamente relacionado con el contrato y su cumplimiento, habida cuenta de las circunstancias conocidas o previstas por las partes en el momento de la celebración del contrato];

b) Si una de las partes no tiene establecimiento, se tomará en consideración su residencia habitual;

c) No se tomará en consideración la nacionalidad de las partes ni el carácter civil o comercial de las partes o de los contratos;

d) Por "Estado contratante" se entenderá un Estado parte en la Convención de ... relativa a ..., que haya adoptado la presente Ley sin reservas [declaraciones] que excluyan su aplicación al contrato;

e) No se considerarán como "Estados diferentes" dos o más Estados si una declaración en tal sentido ha sido válidamente emitida en los términos del artículo [II] de la Convención de ... relativa a ... y siempre que dicha declaración permanezca en vigor.

Artículo 5

Las partes podrán excluir la aplicación de la presente Ley, así como establecer excepciones o modificar los efectos de cualquiera de sus disposiciones.

Artículo 6

(Traspasado al artículo 3, párrafo 2)

Artículo 7

(Traspasado al artículo 4, *c*))

Artículo 8

La presente Ley regulará exclusivamente las obligaciones del vendedor y del comprador que surjan de un contrato de compraventa. Salvo disposición expresa en contrario, no concierne, en particular, ni a la formación del contrato ni a los efectos que éste puede producir sobre la propiedad de la cosa vendida, ni a su validez o a la de las cláusulas que contiene, ni tampoco a la de cualquier uso.

Capítulo II. Disposiciones generales

Artículo 9

1. [Las partes estarán obligadas por cualquier uso que, expresa o tácitamente, hayan hecho aplicable a su contrato y por cualquier práctica que entre sí hayan establecido.]

2. [Los usos que se considerará que las partes han hecho aplicables tácitamente a su contrato incluirán cualquier uso del que las partes tengan conocimiento y que en el comercio internacional sea ampliamente conocido y regularmente observado por las partes en contratos del tipo de que se trate, o cualquier uso del que las partes deban tener conocimiento por ser ampliamente conocido en el comercio internacional y regularmente observado por las partes en contratos del tipo de que se trate.]

3. [En caso de conflicto con la presente Ley, tales usos prevalecerán sobre ella, salvo convenio en contrario de las partes.]

4. [Cuando se empleen términos, cláusulas o fórmulas de contrato utilizados comúnmente en el comercio, su interpretación se hará según el sentido ampliamente aceptado y regularmente atribuido a los mismos en los medios comerciales interesados, salvo convenio en contrario de las partes.]

Artículo 10

[Para los efectos de la presente Ley, se considerará esencial una transgresión del contrato siempre que la parte que no cumpla supiese o hubiese debido saber, al tiempo de la celebración del contrato, que una persona razonable colocada en la misma situación que la otra parte no habría celebrado el contrato si hubiese previsto la transgresión y sus efectos.]

Artículo 11

Por el término "plazo breve", dentro del cual un acto debe ser realizado, la presente Ley entiende el plazo más breve posible, según las circunstancias.

Artículo 12

(Suprimido)

Artículo 13

(Suprimido)

Artículo 14

Las comunicaciones previstas por la presente Ley se harán por los medios que sean usuales en las circunstancias que concurran.

Artículo 15

[El contrato de compraventa no tendrá que constar por escrito ni estará sujeto a requisito alguno en cuanto a la forma. En particular, podrá probarse por medio de testigos.]

Artículo 16

Cuando de acuerdo con las estipulaciones de la presente Ley una de las partes contratantes tenga el derecho de exigir a la otra el cumplimiento de una obligación, el tribunal no estará obligado a resolver la ejecución en especie, o a hacer ejecutar una resolución que resuelva la ejecución en especie, si no es de conformidad con las disposiciones del Artículo VII de la Convención del 1° de julio de 1964 relativa a la Ley Uniforme sobre la Compraventa Internacional de Mercaderías.

Artículo 17

[Al interpretar y aplicar lo dispuesto en la presente Ley se tendrán en cuenta su carácter internacional y la necesidad de fomentar la uniformidad [en su interpretación y aplicación].]

Capítulo III. Obligaciones del vendedor

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.

Sección I. Entrega de la cosa [y de los documentos]

Artículo 19

(Suprimido)

Subsección 1. Obligaciones del vendedor en cuanto a la fecha y el lugar de la entrega

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 haya de extraerse de una masa determinada que deba 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 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 47)

Subsección 2. Obligaciones del vendedor en cuanto a la conformidad de la cosa

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 mercaderías.

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, 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.

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.

SECCIÓN II. [SANCIONES POR EL INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO POR EL VENDEDOR]

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 [o 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.

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 incumplimiento 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

(Suprimido)

Artículo 49

(Suprimido)

Artículo 50

(Trasladado al artículo 23)

Artículo 51

(Suprimido)

SECCIÓN III. TRANSFERENCIA DE LA PROPIEDAD

Artículo 52

1. El vendedor debe entregar la cosa libre de derechos o reclamaciones de terceros, a menos que el comprador convenga 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 47)

Capítulo IV. Obligaciones del comprador

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.

SECCIÓN I. PAGO DEL PRECIO

Artículo 56 bis

El comprador tomará las medidas que sean necesarias, de conformidad con el contrato, con las leyes y los reglamentos en vigor o con los usos, para que se pague el precio o para que se expidan documentos que aseguren el pago, tales como cartas de crédito o garantías bancarias.

A. *Fijación del precio*

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 peso de la cosa, es el peso neto el que determina dicho precio en caso de duda.

B. *Lugar y fecha del pago*

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 59 bis

1. El comprador pagará el precio cuando el vendedor, de conformidad con el contrato y con la presente Ley, ponga a disposición del comprador la cosa o un documento que rija su disposición. El vendedor podrá hacer que tal pago sea condición para la dación de la cosa o del documento.

2. Cuando el contrato implique el transporte de la cosa, el vendedor podrá expedirla estipulando que la cosa, o los documentos que rijan su disposición, se darán al comprador en el lugar de destino contra el pago del precio.

3. El comprador no estará obligado a pagar el precio mientras no haya tenido la posibilidad de inspeccionar la cosa, salvo que los procedimientos convenidos entre las partes para la entrega o el pago sean incompatibles con tal posibilidad.

Artículo 60

Cuando las partes hayan acordado una fecha para el pago o ésta resulte de los usos, el comprador estará obligado a pagar el precio en tal fecha, sin requerirse ninguna otra formalidad.

Artículos 61 a 64

(Incorporados en los artículos 70 a 72 bis)

SECCIÓN II. RECEPCIÓN

Artículo 65

La obligación del comprador de proceder a la recepción consiste en realizar todos los actos que razonablemente quepa esperar de él para que el vendedor pueda efectuar la entrega, y también en retirar la cosa.

Artículo 66

(Incorporado en los artículos 70 a 72 bis)

[SECCIÓN III. RECURSOS EN CASO DE INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO POR EL COMPRADOR]

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 según especificación) y no ha efectuado tal especificación, ya sea en la fecha convenida expresa o tácitamente o dentro de un plazo razonable después de un requerimiento del vendedor, éste [podrá utilizar los recursos previstos en los artículos 70 a 72 bis], o bien proceder a realizar la especificación de acuerdo con las necesidades del comprador, en cuanto éstas le sean conocidas.

2. Si el vendedor efectúa por sí mismo la especificación, deberá informar al comprador de los detalles de ésta y fijar un plazo razonable para que el com-

prador pueda realizar una especificación diferente. Si el comprador no realiza esta especificación, la efectuada por el vendedor será obligatoria.]

Artículo 68

(Incorporado en los artículos 70 a 72 bis)

Artículo 69

(Suprimido)

Artículo 70

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

a) Ejercer los derechos previstos en los artículos 71 a [72 bis]; y

b) Reclamar una indemnización de daños y perjuicios en los casos previstos en los artículos 82 y 83 o en los artículos 84 a 87.

2. En ningún caso el comprador podrá obtener de un juez o de un tribunal arbitral un plazo de gracia.

Artículo 71

1. Si el comprador no pagare el precio, el vendedor podrá exigir al comprador que cumpla su obligación.

2. Si el comprador no recibiere la cosa o incumpliere cualquier otra obligación establecida en el contrato o en la presente Ley, el vendedor podrá exigir al comprador que cumpla su obligación en la medida en que el cumplimiento específico pueda ser exigido por el tribunal con arreglo a su propia ley respecto de contratos análogos de compraventa no regulados por la presente Ley.

3. El vendedor no podrá exigir que el comprador cumpla sus obligaciones cuando haya actuado de forma incompatible con tal derecho al declarar resuelto el contrato en virtud del artículo [72 bis].

Artículo 72

Cuando el vendedor pida al comprador que ejecute el contrato, el vendedor podrá fijar un plazo suplementario de duración razonable para la ejecución del contrato. Si el comprador no satisface la petición dentro del plazo suplementario, o, cuando el vendedor no haya fijado tal plazo, dentro de un período razonable, o si el comprador ya antes del vencimiento del plazo pertinente declara que no satisfará la petición, el vendedor podrá recurrir a todo recurso que tenga a su disposición con arreglo a la presente Ley.

Artículo 72 bis

Variante A (texto propuesto en el documento A/CN.9/WG.2/WP.19)[1]:

[1. El vendedor podrá declarar resuelto el contrato mediante notificación al comprador:

a) Cuando el incumplimiento por el comprador de cualquiera de sus obligaciones según el contrato de compraventa y la presente Ley constituya una transgresión esencial del contrato; o

b) Cuando el comprador no haya ejecutado el contrato dentro de un plazo adicional fijado por el vendedor de conformidad con el artículo 72.

2. El vendedor perderá el derecho de declarar resuelto el contrato si no notifica al comprador dentro de un período razonable su intención de ejercerlo, después que el vendedor haya descubierto el incumplimiento por el comprador o debiera haberlo descubierto, o cuando el vendedor haya pedido al comprador que ejecute el contrato, después del vencimiento del período a que se refiere el artículo 72.]

Variante B (texto de la propuesta A contenida en el párrafo 59 del informe del Grupo de Trabajo sobre su quinto período de sesiones)[2]

[1. El vendedor podrá declarar resuelto el contrato mediante notificación al comprador:

a) Cuando el comprador no haya pagado el precio o de otro modo no haya ejecutado el contrato dentro de un plazo adicional fijado por el vendedor de conformidad con el artículo 72; o

b) Si las mercaderías no han sido entregadas, cuando la falta de pago del precio o el incumplimiento por el comprador de cualquiera de sus demás obligaciones según el contrato de compraventa y la presente Ley constituye una transgresión esencial.

2. Si el comprador requiere al vendedor que le comunique su decisión en virtud del párrafo 1 del presente artículo y el vendedor no satisface su petición prontamente se entenderá, cuando las mercaderías no hayan sido entregadas, que el vendedor ha resuelto el contrato.

3. El vendedor perderá el derecho a declarar resuelto el contrato si no hace la notificación pertinente al comprador antes de pagarse el precio o, cuando se han entregado las mercaderías, si no lo hace prontamente después de expirado el plazo fijado por el vendedor de conformidad con el artículo 72.]

Variante C (texto de la propuesta B contenida en el párrafo 59 del informe del Grupo de Trabajo sobre su quinto período de sesiones)[3]

[2. El vendedor perderá el derecho a declarar resuelto el contrato si no notifica al comprador en un plazo razonable su intención de ejercerlo:

a) Cuando el comprador no haya cumplido sus obligaciones a tiempo, después de que el vendedor haya sido informado de que el precio ha sido pagado con retraso o después de que el comprador haya pedido al vendedor que tomen una decisión acerca de la ejecución o de la resolución del contrato;

b) Cuando el vendedor haya pedido al comprador que ejecute el contrato, después de la expiración del plazo mencionado en el artículo 72;

c) En todos los demás casos, después de que el vendedor haya descubierto el incumplimiento por parte del comprador o debiera haberlo descubierto. En cualquier caso, el vendedor perderá el derecho a reclamar la restitución de las mercaderías entregadas cuando no haya notificado su intención de ejercerlo al comprador en un plazo de seis meses [un año] a contar de la fecha en que las mercaderías fueron entregadas, salvo que en el contrato se reserve al vendedor la propiedad de las mercaderías o una garantía real sobre ellas.]

[1] Véase en el presente volumen la sección 5 *infra*.

[2] Véase en el presente volumen la sección 1 *supra*.

[3] *Ibid*.

Capítulo V. Disposiciones comunes a las obligaciones del vendedor y del comprador

Sección I. Transgresión previsible

Artículo 73[4]

1. Toda parte podrá diferir el cumplimiento de su obligación cuando, con posterioridad a la celebración del contrato, el grave empeoramiento de la situación económica de la otra parte o su comportamiento al prepararse para ejecutar el contrato o al ejecutar efectivamente éste constituyan motivos fundados para concluir que la otra parte no cumplirá una parte considerable de sus obligaciones.

2. El vendedor, si ha expedido la cosa antes de que sean evidentes los motivos descritos en el párrafo 1, podrá oponerse a la dación de la cosa al comprador incluso aunque éste sea titular de un documento que le conceda el derecho de obtenerla. La disposición del presente párrafo se refiere solamente a los derechos sobre la cosa entre el comprador y el vendedor.

3. La parte que difiera el cumplimiento, ya antes, ya después de expedida la cosa, lo notificará inmediatamente a la otra parte, y continuará el cumplimiento del contrato si esa otra parte da garantías suficientes de que cumplirá a tiempo su obligación. Si la otra parte no da tales garantías en un plazo razonable después de recibida la notificación, la parte que haya diferido el cumplimiento podrá declarar resuelto el contrato.

Artículo [74]
(anteriormente artículo 75)

1. Cuando, en los contratos que establecen entregas sucesivas, el incumplimiento por una de las partes de una obligación relativa a cualquiera de las entregas dé a la otra parte justos motivos para temer una transgresión esencial de obligaciones futuras, ésta podrá declarar resuelto el contrato para el futuro, siempre que lo haga dentro de un plazo razonable.

2. El comprador que declare resuelto el contrato respecto de futuras entregas podrá también, siempre que lo haga al mismo tiempo, declarar resuelto el contrato respecto de las entregas ya efectuadas, si por razón de su interdependencia no se pudieran utilizar las entregas ya efectuadas para el fin previsto por las partes al celebrar el contrato.

Artículo [75]
(anteriormente artículo 76)

Cuando con anterioridad a la fecha de cumplimiento del contrato resulte claro que una de las partes cometerá una transgresión esencial del mismo, la otra parte podrá declarar la resolución del contrato.

Sección II. Exoneración

Artículo [76]
(anteriormente artículo 74)

Variante A (texto aprobado provisionalmente por el Grupo de Redacción V)

[1. Cuando una parte no haya cumplido una de sus obligaciones conforme al contrato y a la presente Ley, no será responsable de los daños y perjuicios causados por tal incumplimiento si prueba que, por circunstancias producidas sin culpa suya, el cumplimiento de esa obligación resulta imposible o ha cambiado tan radicalmente que equivale al cumplimiento de una obligación totalmente distinta de la estipulada en el contrato. A tal fin, se considerará que hay culpa a menos que la parte que no haya cumplido su obligación pruebe que no cabía razonablemente esperar que tuviese en cuenta, evitase o superase tales circunstancias.

2. Cuando el incumplimiento del vendedor se deba al incumplimiento de un subcontratista, el vendedor quedará exento de responsabilidad solamente si está exonerado conforme a lo dispuesto en el párrafo precedente y si el subcontratista hubiera quedado también exonerado en el caso de que se le aplicase lo dispuesto en ese párrafo.

3. Cuando la imposibilidad de cumplimiento a que se refiere el párrafo 1 de este artículo sea sólo temporal, la parte que no haya cumplido su obligación dejará de tener derecho a la exoneración establecida en este artículo cuando haya desaparecido la imposibilidad, a menos que entonces el cumplimiento requerido haya cambiado tan radicalmente que equivalga al cumplimiento de una obligación totalmente distinta de la estipulada en el contrato.

4. La parte que no haya cumplido su obligación notificará a la otra parte la existencia de las circunstancias que afectan a su cumplimiento, a los efectos de los párrafos precedentes, y la medida en que lo afectan. Si no lo hace dentro de un plazo razonable después del momento en que conoció o debió haber conocido la existencia de las circunstancias, será responsable de los daños y perjuicios causados por tal incumplimiento.]

Variante B (texto de la variante propuesta en el párrafo 114 del informe del Grupo de Trabajo sobre su quinto período de sesiones)[5]

[1. Cuando una parte no haya cumplido una de sus obligaciones [conforme al contrato y a la presente Ley], no será responsable de [los daños y perjuicios causados por] tal incumplimiento si prueba que éste se ha debido a un impedimento [que se ha producido sin ninguna culpa suya y que es] de tal naturaleza que no cabía razonablemente esperar que se tuviera en cuenta en el momento de la celebración del contrato o que se evitase o superase después.

2. Cuando las circunstancias que motivaron el incumplimiento constituyan solamente un impedimento temporal, la exoneración se aplicará solamente a la demora necesaria del cumplimiento. No obstante, la parte interesada quedará permanentemente relevada de su obligación si, cuando se elimine el impedimento, el cumplimiento ha cambiado tan radicalmente, a causa de la demora, que equivale al cumplimiento de una obligación totalmente distinta de la estipulada en el contrato.

3. La parte que no haya cumplido su obligación notificará a la otra parte la existencia del impedimento y el efecto de éste sobre su posibilidad de cumplirla. Si no lo hace dentro de un plazo razonable después del momento en que conoció o debió haber conocido la

[4] Cuatro Estados miembros se reservaron el derecho a sugerir modificaciones del texto en un período de sesiones posterior (informe sobre el quinto período de sesiones, párr. 104, *ibid.*).

[5] Véase en el presente volumen la sección 1 *supra*.

existencia del impedimento, será responsable de los daños y perjuicios causados por tal incumplimiento.

4. La exoneración establecida en este artículo a favor de una de las partes no privará a la otra parte de ningún derecho que le confiera la presente Ley a declarar la resolución del contrato o a reducir el precio, a menos que el impedimento que dio lugar a la exoneración de la primera parte fuera causado por un acto de la otra parte [o de alguna persona de la que sea responsable].]

Artículo 77

(Suprimido)

SECCIÓN III. EFECTOS DE LA RESOLUCIÓN

Artículo 78

[1. En virtud de la resolución del contrato las dos partes quedan liberadas de sus obligaciones, quedando a salvo la indemnización de daños y perjuicios que pueda ser debida.

2. Si una parte ha cumplido el contrato total o parcialmente puede reclamar la restitución de lo que ha suministrado o pagado, en los términos del propio contrato. Si las dos partes demandan restitución, deben realizarla concurrentemente.]

Artículo 79[6]

1. El comprador perderá su derecho a declarar la resolución del contrato o a exigir del vendedor la entrega de un sustitutivo cuando le sea imposible restituir la cosa en el estado en que la haya recibido.

2. Sin embargo, el párrafo anterior no será aplicable:

a) si la cosa o una parte de ella ha perecido o se ha deteriorado como consecuencia del defecto que justifique la resolución;

b) si la cosa o una parte de ella ha perecido o se ha deteriorado como consecuencia del examen prescrito en el artículo 38;

c) si el comprador, antes del descubrimieto de la falta de conformidad con el contrato o del momento en que esa falta debería haberse descubierto, ha vendido en el curso normal de sus operaciones o ha consumido o transformado una parte de la cosa, utilizándola normalmente;

d) si la imposibilidad de restituir la cosa o de restituirla en el estado en que la haya recibido no es debida a un acto del comprador o de una persona de la que sea responsable;

e) si el deterioro o la transformación de la cosa carecen de importancia.

Artículo 80

El comprador que haya perdido el derecho a declarar la resolución del contrato o a exigir al vendedor que entregue un sustitutivo, por aplicación del artículo 79, conservará todos los demás derechos que le confiere la presente Ley.

Artículo 81

1. Cuando el vendedor esté obligado a restituir el precio, deberá también los intereses de dicho precio desde el día del pago, con arreglo al tipo fijado por el artículo 83.

2. El comprador deberá pagar al vendedor el equivalente de todas las ganancias y ventajas que haya obtenido de la cosa, o de una parte de ella, según sea el caso:

a) cuando deba restituirla total o parcialmente;

b) cuando le sea imposible restituir la cosa o parte de ella, pero haya ejercido el derecho a declarar la resolución del contrato o a exigir al vendedor que entregue un sustitutivo.

SECCIÓN IV. NORMAS COMPLEMENTARIAS EN MATERIA DE DAÑOS Y PERJUICIOS

Artículo 82[7]

La indemnización de los daños y perjuicios causados por una violación del contrato cometida por una de las partes consistirá en una suma igual a la pérdida, incluido el lucro cesante, sufrida por la otra parte como consecuencia de la violación. Tal indemnización por daños y perjuicios no excederá de la pérdida que la parte transgresora haya previsto o debería haber previsto al tiempo de la celebración del contrato, tomando en consideración los hechos y elementos que conocía o debería haber conocido entonces, como consecuencia posible de la transgresión del contrato.

Artículo 83

Cuando la violación del contrato consista en un retardo en el pago del precio, el vendedor tendrá derecho en todo caso a intereses moratorios sobre las cantidades no pagadas, que se computarán a un tipo igual al tipo oficial de descuento en el país en que el vendedor tenga su establecimiento y, en defecto de éste, su residencia habitual, aumentado en un 1%.

Artículo 84

1. En caso de resolución del contrato, la parte que reclame indemnización por daños y perjuicios podrá invocar la disposición del artículo 82 o, cuando la cosa tenga un precio corriente, reclamar la diferencia entre el precio fijado en el contrato y el precio corriente en la fecha en que el contrato se resuelva.

2. Para el cálculo de los daños y perjuicios dispuestos en el párrafo 1, el precio corriente que deberá tomarse en consideración será el prevaleciente en el lugar en que deba efectuarse la entrega de la cosa o, si no existiere tal precio corriente, el precio en otro lugar

[6] Un Estado miembro ha reservado su posición acerca del inciso *d*) del párrafo 2 de este artículo hasta la aceptación definitiva de las disposiciones sobre la transmisión de los riesgos (informe sobre el quinto período de sesiones, párr. 148; véase, en el presente volumen, la sección 1 *supra*). Otro representante sugirió que en la segunda lectura del texto el Grupo de Trabajo transfiriese este artículo al capítulo III y modificase su redacción de conformidad con la propuesta contenida en el párrafo 151 del informe.

[7] Dos miembros del Grupo de Trabajo se reservaron el derecho de volver a examinar este artículo más adelante (informe sobre el quinto período de sesiones, párr. 164; véase, en el presente volumen, la sección 1 *supra*).

que pueda razonablemente sustituirlo, habida cuenta de las diferencias del costo de transporte de la cosa.

Artículo 85

Si se resuelve el contrato y, de manera razonable y dentro de un plazo razonable después de la resolución, el comprador compra una cosa sustitutiva o el vendedor revende la cosa, podrán, en vez de reclamar la indemnización de daños y perjuicios conforme a los artículos 82 u 84, exigir la diferencia entre el precio del contrato y el precio pagado por la cosa sustitutiva u obtenido con la reventa.

Artículo 86

(Suprimido)

Artículo 87

(Suprimido)

Artículo 88

La parte que invoque el incumplimiento del contrato adoptará las medidas que sean razonables en las circunstancias del caso para disminuir la pérdida resultante del incumplimiento, incluido el lucro cesante. Si no adopta dichas medidas, la otra parte podrá pedir que se reduzca la indemnización por daños y perjucios en la cantidad en que debería haberse disminuido la pérdida.

Artículo 89

En caso de dolo o de fraude los daños y perjuicios no serán determinados según las reglas aplicables a contratos de venta que no estuvieran regulados por la presente Ley.

Artículo 90

(Suprimido)

Sección V. Conservación de la cosa

Artículo 91

Cuando el comprador tarde en hacer la recepción de la cosa o en pagar el precio, el vendedor estará obligado a tomar medidas razonables para asegurar la conservación de la cosa; el vendedor tendrá derecho a retenerla hasta que haya sido indemnizado por el comprador de los gastos razonables que haya hecho.

Artículo 92

1. Cuando la cosa haya sido recibida por el comprador, y éste pretenda rechazarla, deberá tomar las medidas razonables para asegurar su conservación; tendrá el derecho de retener la cosa hasta que haya sido indemnizado por el vendedor de los gastos razonables en que haya incurrido.

2. Cuando la cosa expedida por el comprador haya sido puesta a su disposición en el lugar de destino, y quiera rechazarla, deberá tomar posesión de ella por cuenta del vendedor, con tal de que esto pueda ser hecho sin pago del precio y sin mayores inconvenientes ni gastos apreciables. Esta disposición no se aplicará cuando el vendedor esté presente en el lugar de destino o cuando exista en dicho lugar una persona facultada para hacerse cargo de la cosa.

Artículo 93

La parte a la que incumbe la conservación de la cosa tendrá el derecho de depositarla en los almacenes de un tercero, a costa de la otra parte, siempre que los gastos en que se incurra sean razonables.

Artículo 94

1. La parte que en los casos previstos en los artículos 91 y 92 tenga la obligación de tomar medidas para asegurar la conservación de la cosa, puede venderla por cualquier medio apropiado, siempre que la otra parte haya retardado sin razón la aceptación o la devolución de la cosa o el pago de los gastos de conservación; y siempre que haya notificado en forma debida a la otra parte su intención de vender.

2. La parte que venda la cosa tendrá el derecho a retener del producto de la venta un monto igual a los gastos razonables de su conservación y de su venta, debiendo transmitir el excedente a la otra parte.

Artículo 95

Cuando en los casos previstos en los artículos 91 y 92 la cosa esté expuesta a una pérdida o a un deterioro rápido, o cuando su conservación acarreara gastos excesivos, la parte a la que incumba la conservación estará obligada a vender la cosa como está previsto en el artículo precendente.

Capítulo VI: Transmisión de los riesgos

Artículo 96

Cuando los riesgos sean transmitidos al comprador, éste deberá pagar el precio, pese a la pérdida o deterioro de la cosa, a menos que estas circunstancias se deban a un acto del vendedor [o de cualquiera otra persona de cuya conducta éste sea responsable].

Artículo 97

1. En el caso de que el contrato de compraventa implique un transporte de la cosa, los riesgos se traspasarán al comprador en el momento de la dación de la cosa al porteador para ser transmitida al comprador.

2. El párrafo 1 se aplicará también si en el momento de la celebración del contrato la cosa está ya en tránsito. Sin embargo, si en ese momento el vendedor sabía o debía saber que la cosa había perecido o se había deteriorado, los riesgos de esa pérdida o deterioro seguirán corriendo por su cuenta, a menos que haya revelado tal circunstancia al comprador.

Artículo 98

1. En los casos no comprendidos en el artículo 97, los riesgos se transmitirán al comprador a partir del momento en que la cosa haya sido puesta a disposición suya y retirada por él.

2. Cuando la cosa haya sido puesta a disposición del comprador pero no haya sido retirada por él, o lo haya sido con retraso, y ello constituya una transgresión del contrato, los riesgos se transmitiran al comprador a partir del último momento en que podía haber retirado la cosa sin cometer una transgresión del contrato. [Sin embargo, cuando el contrato se refiera a la compraventa de una cosa aún por determinar, no se considerará que

la cosa ha sido puesta a disposición del comprador hasta que haya sido claramente determinada a los efectos del contrato y se haya comunicado tal determinación al comprador.]

Artículo 98 bis

[1. Cuando la cosa no sea conforme con el contrato y esta falta de conformidad constituya una transgresión esencial, los riesgos no se transmitirán al comprador mientras éste tenga derecho a declarar resuelto el contrato.

2. En el caso de una transgresión esencial del contrato que no sea por falta de conformidad de la cosa, los riesgos no se transmitirán al comprador respecto de la pérdida o el deterioro que resulten de dicha transgresión.]

Artículo 99

(Suprimido)

Artículo 100

(Suprimido)

Artículo 101

(Suprimido)

3. Texto de las observaciones y propuestas de los representantes sobre los artículos 56 a 70 (A/CN.9/87, anexo II) *

INDICE

		Página
I.	Observaciones y propuestas del representante de la URSS sobre los artículos 56 a 60 de la LUCI	64
II.	Observaciones y propuestas del representante de Ghana sobre los artículos 56 a 60 de la LUCI	65
III.	Observaciones y propuestas del representante de México sobre los artículos 56 a 60 de la LUCI	66
IV.	Observaciones y propuestas del representante del Reino Unido sobre los artículos 56 a 60 de la LUCI	67
V.	Observaciones y propuestas de los representantes de Austria y el Reino Unido sobre los artículos 61 a 64 de la LUCI	67
VI.	Propuesta del representante del Japón sobre el artículo 65 de la LUCI	68
VII.	Observaciones del representante de Hungría sobre la propuesta del representante del Japón relativa al artículo 65 de la LUCI	68
VIII.	Observaciones y propuestas del representante de Francia sobre los artículos 69 y 70 de la LUCI	68

I

Observaciones y propuestas del representante de la URSS sobre los artículos 56 a 60 de la LUCI

Artículo 56

Este artículo no suscita ninguna objeción.

Artículo 57

Parece apropiado excluir este artículo de la Ley Uniforme. A nuestro juicio, la Ley no debe prever, ni siquiera de manera indirecta y restrictivamente, la posibilidad de que se celebren contratos de compraventa sin que se fije el precio o se establezca la manera de determinarlo.

Según la legislación y la práctica de muchos países, el precio es un elemento indispensable o esencial de tales contratos, a falta del cual no puede haber contrato. Cabe mencionar que, con arreglo a su artículo 8, la Ley Uniforme no se refiere ni a la formación ni a la validez del contrato.

Aparte de que la disposición en sí es inadecuada porque impone al comprador la obligación de pagar el precio "cobrado habitualmente" ("*generally charged*", *habituellement pratiqué*") por el vendedor cuando las partes no han fijado el precio ni han estipulado la forma de determinarlo, dicha disposición parece también inaceptable por la obvia dificultad práctica de determinar cómo se decidiría con certeza qué precio "cobra" el vendedor y qué tipo de pruebas se considerarían suficientes o concluyentes. Otros contratos podrían muy bien incluir muchas condiciones diferentes a las del contrato celebrado con el comprador en un caso determinado que influyeran en el precio en distintos grados. Evidentemente, no es siempre posible encontrar contratos totalmente idénticos, en particular cuando se trata del suministro de maquinaria y equipo. En la práctica comercial los precios dependen con frecuencia de diversos factores — como, por ejemplo, el volumen de otras transacciones, las relaciones de negocio y los arreglos a que hayan llegado las partes respecto de otras transacciones — que abarcan largos períodos de sus relaciones comerciales. No es raro que los vendedores ofrezcan diversos descuentos y rebajas a los compradores al celebrar el contrato o posteriormente, sin que este hecho se refleje en modo alguno en el propio contrato.

Cabe observar también que la disposición examinada no se refiere en general a las obligaciones del comprador, sino a la cuestión de la determinación del precio.

* Publicado anteriormente con la signatura A/CN.9/WG.2/WP.15/Add.1, de 16 de noviembre de 1973.

Artículo 58

Sería conveniente reemplazar las palabras "en caso de duda" por las palabras "a menos que las partes hayan convenido otra cosa".

Artículo 59

Este artículo no suscita ninguna objeción.

Artículo 60

En términos generales, parecería conveniente examinar en la próxima reunión del Grupo de Trabajo la posibilidad de formular disposiciones sobre la fecha del pago que estén en consonancia con las líneas generales recomendadas para la fecha de entrega en el tercer período de sesiones del Grupo de Trabajo, celebrado en Ginebra del 17 al 28 de enero de 1972 (A/CN.9/62, párr. 22)[1].

Sea como fuere, para simplificar el texto actual del artículo 60 de la LUCI, parecería útil omitir las palabras "sin requerirse ninguna otra formalidad", como lo hizo el Grupo de Trabajo en su último período de sesiones al reconsiderar el artículo 20 de la LUCI (párr. 22 del documento A/CN.9/62). Las palabras citadas no son suficientemente claras; en primer lugar cabría preguntarse a qué tipo de "formalidad" se hace referencia, es decir, si se está hablando de la demanda de pago o del hecho de pagar; si se trata de formalidades que deben cumplir el vendedor o el comprador, etc.

II

Observaciones y propuestas del representante de Ghana sobre los artículos 56 a 60 de la LUCI

Artículo 56

Este artículo parece que no necesita comentario.

Artículo 57

La primera parte del texto de este artículo parece regular implícitamente los casos en que no se haya fijado el precio expresamente; el contrato puede estipular un medio para determinarlo.

La segunda parte del texto se refiere a la siguiente cuestión: "¿qué sucede cuando el contrato no prevé la forma de determinar el precio?" (otra cuestión subsidiaria, que la primera parte del texto no se detiene a responder, es si en los casos en que no se haya estipulado expresamente un medio para determinar ese precio, puede deducirse que está estipulado de forma implícita; este problema se examinará más tarde).

A la delegación de Ghana le ha impresionado el bien razonado argumento del representante de la URSS contra la idea de que el precio se determine en la forma incierta que permite actualmente este artículo. En derecho interno, los conceptos de "precio de mercado" y de "precio razonable", no siempre considerados idénticos, permiten que la incertidumbre inherente en tal caso pueda resolverse; en la compraventa internacional es probable que tales conceptos resulten inaplicables excepto en el caso relativamente poco frecuente de determinados productos cuyos precios se fijan mediante operaciones en bolsas reconocidas.

La delegación de Ghana cree que el criterio de "el precio que el vendedor habitualmente cobrará al momento de la celebración del contrato" no es suficientemente preciso para substituir adecuadamente el concepto de "precio de mercado"/"precio razonable" utilizado en el derecho mercantil interno. Las razones expuestas por el representante de la URSS en el tercer párrafo de su comentario bastan para demostrar que ese criterio no es satisfactorio.

En el plano puramente teórico el texto también puede plantear dificultades a los juristas y abogados que por razones doctrinales no pueden considerar "celebrado" un contrato de compraventa cuando no se ha fijado el precio o no pueda fijarse remitiéndose a alguna cláusula del contrato.

Por esta razón, la delegación de Ghana considera que el presente texto del artículo 57 no es satisfactorio. Esto plantea otra cuestión: ¿debe suprimirse este artículo totalmente o debe la LUCI regular este caso de forma específica?

La delegación de Ghana considera que la supresión del artículo crearía una situación insatisfactoria; plantearía dudas a los comerciantes sobre la situación de un contrato de compraventa en el que se hayan determinado todos los aspectos importantes excepto la fijación del precio. Como cabe esperar que esta situación se produzca no solamente durante las negociaciones, cuando ninguna de las partes considera obligatorio nada de lo tratado, parece necesario regular específicamente este caso. Por ello, la delegación de Ghana no comparte la opinión de que el artículo 57 debe suprimirse totalmente, sino que debe modificarse en forma que resuelva la dificultad planteada por el representante de la URSS.

La delegación de Ghana considera que esto podría hacerse manteniendo la primera parte del artículo 57 (con una pequeña modificación que se examinará brevemente) e insistiendo en que del acuerdo no nacerá ninguna obligación para las partes hasta que se haya fijado un precio conveniente para ambas.

Si tal regla parece innecesaria, al menos tiene el mérito de regular con precisión una cuestión en que la certidumbre es de suma importancia. Parece que esta dificultad aparente puede resolverse si se permite determinar el precio deduciéndolo lógicamente de otras condiciones del contrato que se refieran a la cuestión. A fin de que no haya lugar a dudas, el artículo debe prever expresamente la posibilidad de deducir tal consecuencia de los restantes términos del contrato. Para llevar a la práctica estas observaciones podría enmendarse el artículo 57 de la forma siguiente:

> "Ninguna de las partes podrá pedir la ejecución de un contrato 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."

La última frase de esta enmienda exceptúa los casos en que los tratos de las partes se efectúan en circunstancias tales que sea lógico suponer que, bien porque celebraron el contrato haciendo referencia a un determinado mercado o porque acordaron suspender las negociaciones en lo relativo al precio, es beneficioso para ambas que tengan validez las restantes estipulaciones del contrato que hubieren convenido.

[1] Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, I, A, 5.

Artículo 58

La delegación de Ghana prefiere la expresión "salvo pacto en contrario" a la frase "en caso de duda" empleada en este artículo. A primera vista, establecer una relación precisa entre el precio y la mercadería vendida (distinguiéndola de la mercadería y su embalaje, etc.) y dejar a las partes la libertad de modificar esto si lo desean parece mejor que limitar estas normas a los casos de "duda" cuya naturaleza no determina la ley y que siempre serían difíciles de precisar.

Artículo 59

Párrafo 1. Por razones económicas, para Ghana y, según creemos, para otros muchos países en desarrollo resulta difícil aceptar sin reservas la regla establecida en este párrafo.

Dado que en muchos de estos países las leyes de control de cambio son inevitables, al comprador de estos países le resultará difícil si no totalmente imposible aceptar el compromiso sin reservas que entraña la promesa de efectuar el pago en el establecimiento del vendedor en el sentido literal del término. Inversamente, cuando la ley interna de control de cambios lo permite, el vendedor de un país con moneda inconvertible preferirá que el comprador de un país con moneda convertible le pague en el país de este último o en su residencia habitual, y deseará que tal estipulación figure en el contrato. No sería aceptable que tal estipulación obligase implícitamente al vendedor a entregar las mercaderías en el país del comprador.

Por estas razones, la delegación de Ghana preferiría que esta norma tuviese carácter facultativo, anteponiendo a la misma las palabras "salvo pacto en contrario".

Párrafo 2. Este párrafo no plantea ningún problema a la delegación de Ghana.

Artículo 60

La delegación de Ghana comparte la opinión del representante de la URSS sobre la conveniencia de suprimir las palabras "sin requerirse ninguna otra formalidad" del texto de este artículo.

Como observó el representante de la URSS, también parece conveniente tratar de concordar en la mayor medida posible las normas relativas a la fecha de pago con los principios en que se basan las disposiciones recientemente recomendadas en relación con la fecha de entrega.

III

Observaciones y propuestas del representante de México sobre los artículos 56 a 60 de la LUCI

CAPITULO IV

OBLIGACIONES DEL COMPRADOR

SECCIÓN I. PAGO DEL PRECIO

A. *Fijación del precio*

Artículo 57

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. Cuando se celebre un contrato sin fijar el precio o la forma de determinarlo, el comprador estará obligado a pagar el precio generalmente exigido por el vendedor en el momento de celebrar el contrato o, a falta de ello, el precio vigente en el mercado en el momento de celebrar el contrato.

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

Artículo 58

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.

2. Cuando el precio se fija con relación al peso de la cosa, es el peso neto el que determina dicho precio, en caso de duda.

Artículo 59

. . .

Adición de un nuevo párrafo 3

3. El comprador deberá cumplir todos los requisitos de su derecho nacional para que el vendedor reciba el precio según lo previsto en el contrato.

Comentarios

1. Estos artículos establecen las obligaciones del comprador, especialmente en lo relativo al precio, y el lugar y la fecha en que debe efectuarse el pago.

2. Respecto del primero de estos artículos, es decir, el artículo 56, no proponemos ningún cambio, ya que se limita a establecer las dos obligaciones básicas del comprador, y dentro de la LUCI es una disposición paralela al artículo 18 que establece las obligaciones del vendedor.

3. En cuanto al artículo 57, que establece las normas para la fijación del precio, opinamos que debería tratar además otra cuestión, a saber: determinar en qué consiste el pago del precio y qué normas deben aplicarse cuando el contrato no lo fija.

4. En cuanto al pago del precio, consideramos que debe indicarse que consiste en la entrega del dinero o de los documentos previstos en el contrato. Consideramos que estos principios deben establecerse para regular expresamente tanto los casos de pago directo al vendedor, que es excepcional en las transacciones de compraventa internacional, como el pago a través de un banco o/y por medio de documentos.

5. En cuanto a las normas que deben aplicarse cuando en el contrato no se fija un precio determinado, éstas deben prever solamente no el precio generalmente exigido por el vendedor en el momento de celebrar el contrato, sino también el caso en que dicha referencia no sea posible, y el caso en que el vendedor no fije normalmente el precio, en cuyo supuesto creemos que debe aplicarse el precio vigente en el mercado en el momento de la conclusión del contrato.

6. Respecto del artículo 58, opinamos que pueden darse dos supuestos. El primero, cuando la moneda en que debe efectuarse el pago indicada en el contrato pueda referirse indistintamente a varios países relacionados con el mismo; es decir, cuando la moneda tiene el mismo nombre en distintos países (dólares, francos, pesos, etc.). En tal caso creemos que debe prevalecer la moneda del país del vendedor. El segundo supuesto es el previsto por la LUCI, es decir, el relativo a la fijación del precio en relación con el peso de las mercaderías.

7. En cuanto a los problemas del lugar y la fecha del pago, opinamos que debe añadirse una disposición al artículo 59 para resolver los problemas que surgen cuando existe control de cambios en el país del comprador. En este caso, consideramos conveniente que la LUCI establezca una regla sencilla, según la cual el comprador estará obligado a cumplir todos los requisitos establecidos por su legislación nacional para que el vendedor reciba el precio convenido con arreglo a los términos del contrato.

Esta regla es importante, ya que si se prohibiese la salida de dinero del país del comprador, concedería al vendedor el derecho a considerar el contrato nulo de pleno derecho, a suspender o modificar el envío de las mercaderías o incluso a reclamar daños y perjuicios.

8. Finalmente, no proponemos ninguna enmienda respecto del artículo 60, pero deseamos señalar que puede omitirse esta disposición, pues la norma que establece ya está prevista en otros artículos de la LUCI. Los artículos 1 y 9 de la LUCI prevén el acuerdo o los usos aplicables en ausencia del mismo a que se refiere el artículo 60.

Además, las referencias especiales a la aplicación de los usos que hace este artículo y otros de la LUCI no son convenientes pese a la regulación general dada por el artículo 9, ya que pueden interpretarse como limitaciones al alcance de dicho artículo 9, y porque en las restantes situaciones en que la LUCI no hace referencia expresa a los usos podría considerarse que éstos no son aplicables.

IV

Observaciones y propuestas del representante del Reino Unido sobre los artículos 56 a 60 de la LUCI

1. Los artículos 56 a 60 se ocupan de ciertas obligaciones del comprador, en particular, del pago del precio.

2. Artículo 56: sin comentarios.

3. Artículo 57: este artículo contiene disposiciones para la fijación del precio en el caso de que no se haya establecido. Se ha argüido que si no se fijara precio no existiría contrato, pero el artículo se limita expresamente a los casos en que se ha celebrado un contrato. En verdad, la posibilidad de que se formalice un contrato de compraventa internacional sin determinar el precio es muy remota; podría suceder en casos excepcionales, y se debe conservar el artículo. (Se ha dado el ejemplo de editores que distribuyen catálogos y en cuyos formularios de pedidos no se repiten los precios.)

4. Cabe presumir que el "precio que el vendedor habitualmente cobrara al momento de la celebración del contrato" se establecería (como resultado del artículo 9), en primer lugar, en el caso de negociaciones entre las partes, y si de ello no se desprendiera un precio, se aplicaría el que el vendedor habitualmente cobrara a terceros. Si bien podría haber conflicto entre dos precios — es decir, el precio anterior pagado por el comprador y el precio que el vendedor cobrara a terceros al momento de la celebración del contrato — en mi opinión el precio válido sería el precio anterior establecido por las partes. Parece que no es conveniente complicar el artículo mencionando expresamente esa circunstancia.

5. Artículo 58: sin comentarios.

6. Artículo 59: este artículo adopta la norma de que el deudor deberá buscar al acreedor. Tal norma está en consonancia con el derecho inglés y el Reino Unido la apoya.

7. Artículo 60: podría argüirse que este artículo no es necesario puesto que existe una obligación de pagar el precio. Sin embargo, algunos ordenamientos jurídicos requieren la notificación para establecer la mora en el pago, con excepción del caso en que las partes hayan convenido una fecha de pago. Este artículo coloca a la fecha fijada por el uso en la misma categoría que la fecha determinada por acuerdo. Podría omitirse la frase "sin requerirse ninguna otra formalidad".

V

Observaciones y propuestas de los representantes de Austria y el Reino Unido sobre los artículos 61 a 64 de la LUCI

Observaciones generales

1. Ambos representantes consideran que este grupo de artículos no suscita ninguna objeción fundamental. Sin embargo, los artículos 61 a 64 deben armonizarse con el artículo 24 y siguientes, a los que el Grupo de Trabajo no ha dado aún una redacción definitiva.

Artículo 61

2. Ninguno de los dos representantes tienen observaciones que formular respecto del párrafo 1 de este artículo.

3. El Sr. Loewe (Austria) señala que el mencionado proceso de armonización podría exigir la supresión del párrafo 2 del artículo 61 y el reemplazo de la resolución de pleno derecho (*"ipso facto avoidance"*, *"résolution de plein droit"*) prevista en el párrafo 1 del artículo 62 por otro sistema. Personalmente, lamenta la desaparición del sistema de la resolución de pleno derecho y considera que el texto que para su reemplazo propuso el Grupo de Redacción en su período de sesiones celebrado en Ginebra en enero de 1972 es muy poco atractivo y sumamente complicado.

4. El Sr. Guest (Reino Unido) señala que podría ser muy difícil determinar en la práctica si el precio "está de acuerdo con los usos" y si es "razonablemente posible para el vendedor la reventa de la cosa", lo que a su vez haría difícil determinar si el vendedor tiene derecho a demandar el precio de la cosa o si sólo tiene derecho a demandar por daños y perjuicios. Como regla general, según la *Sale of Goods Act 1893* del Reino Unido, el vendedor sólo puede demandar por el precio: i) cuando la propiedad (el dominio) de los bienes

ha pasado al comprador; o ii) cuando el precio debe pagarse en una fecha determinada independientemente de la entrega. Las disposiciones pertinentes de esta ley de 1893 aparecen en el apéndice A de este informe. El Grupo de Trabajo podría considerar también con provecho el artículo 2, sección 2-709 del *Uniform Commercial Code* de los Estados Unidos de América, que figura en el apéndice B.

Artículo 62

5. Las observaciones del Sr. Loewe sobre el párrafo 1 del artículo 62 figuran en el párrafo 3 *supra*. El Sr. Guest está de acuerdo en que será necesario reemplazar la resolución de pleno derecho por otro sistema.

6. Ninguno de los dos representantes tienen observaciones que formular respecto del párrafo 2 de este artículo.

Artículo 63

7. Ambos representantes consideran probable que este artículo sea útil.

Artículo 64

8. Ambos representantes consideran que debe mantenerse el artículo 64, que corresponde al párrafo 3 del artículo 24 del proyecto del Grupo de Trabajo.

Apéndice A

SALE OF GOODS ACT 1893

Artículo 27. Es deber . . . del comprador aceptar [las mercaderías] y pagarlas de conformidad con el contrato de compraventa.

Artículo 49. 1) Cuando en virtud de un contrato de compraventa la propiedad de las mercaderías pase al comprador y éste, injustificadamente, omita pagarlas o se niegue a hacerlo de conformidad con el contrato, el vendedor podrá demandarlo por el precio de las mercaderías.

2) Cuando en virtud de un contrato de compraventa el precio deba pagarse en una fecha determinada independientemente de la entrega y el comprador, injustificadamente, omita pagarlo o se niegue a hacerlo, el vendedor podrá demandarlo por el precio aunque no se haya transferido la propiedad de las mercaderías y aunque éstas no hayan sido apropiadas al contrato. . .

Nota

En el derecho inglés el vendedor también puede reclamar el pago del precio si las mercaderías perecen después de que el riesgo de su pérdida haya pasado al comprador.

Si el contrato prevé simplemente el pago contra la entrega de los documentos de envío y el comprador se niega a aceptar dichos documentos, el vendedor no puede reclamar el precio porque no adquiere la propiedad de las mercaderías hasta que se hayan transferido los documentos y porque el precio no es pagadero en una fecha determinada independientemente de la entrega (*Stein, Forbes and Co. v. County Tailoring Co.* [1971], 86 L.J.Q.B.448 (c.i.f.); véase también *Colley v. Overseas Exporters* [1921], 3 K.B.302 (f.o.b.); el comprador no designa al buque; no hay acción para reclamar el precio).

Aunque el vendedor no pueda demandar por el precio, puede de todos modos reclamar daños y perjuicios por falta de aceptación con arreglo al artículo 50 de la ley de 1893.

Apéndice B

ARTÍCULO 2 DEL UNIFORM COMMERCIAL CODE

Sección 2-709. Acción para el cobro del precio

1) Cuando el comprador no pague el precio al ser exigible, el vendedor podrá recuperar, conjuntamente con cualquier daño conexo previsto en la sección siguiente, el precio:

a) De las mercaderías aceptadas o de las mercaderías conformes perdidas o dañadas dentro de un período, posterior al momento en que el riesgo de su pérdida pasó al comprador, que sea razonable desde al punto de vista comercial; y

b) De las mercaderías asignadas al contrato, si el vendedor no puede, no obstante haber hecho esfuerzos razonables, revenderlas a un precio razonable, o si las circunstancias indican que es razonable pensar que tales esfuerzos serían inútiles.

2) Cuando el vendedor demande por el precio, deberá retener, en nombre del comprador, las mercaderías que hayan sido asignadas al contrato y que estén todavía en su poder. Sin embargo, si la reventa fuere a resultar imposible, el vendedor podrá revenderlas en cualquier momento antes de cobrar la suma que se determine en la sentencia. El producto neto de la reventa deberá acreditarse al comprador y el pago de la suma fijada en la sentencia dará a éste derechos sobre las mercaderías que no hayan sido revendidas.

3) Después de que el comprador haya rechazado o revocado injustificadamente la aceptación de las mercaderías o no haya efectuado un pago debido o se haya negado a cumplir sus obligaciones (sección 2-610), el vendedor que no tenga derecho al precio de conformidad con esta sección podrá, no obstante, cobrar daños y perjuicios por falta de aceptación con arreglo a la sección precedente.

VI

Propuesta del representante del Japón sobre el artículo 65 de la LUCI

Aunque no hemos concluido aún nuestro examen de los artículos 65 a 68 de la LUCI, nuestros expertos y yo desearíamos sugerir entre tanto que se reemplazara en el texto inglés del párrafo 1 del artículo 68 la palabra "*accept*" por la palabra "*take*".

VII

Observaciones del representante de Hungría sobre la propuesta del representante del Japón relativa al artículo 65 de la LUCI

Aplaudimos su propuesta y estamos de acuerdo en que se reemplace la palabra "*accept*" por la palabra "*take*" en el texto inglés del párrafo 1 del artículo 68.

VIII

Observaciones y propuestas del representante de Francia sobre los artículos 69 y 70 de la LUCI

Los artículos 69 y 70, que constituyen la sección III del capítulo IV de la LUCI, titulada "Otras obligaciones del comprador", motivaron pocas observaciones (véase especialmente el documento A/CN.9/31, párrafos 130 y 131)[2].

1. *Artículo 69*

El Japón señaló que las disposiciones de este artículo no preveían los numerosos litigios que podían plantearse

[2] Anuario de la CNUDMI, vol. I: 1968-1970, tercera parte, I, A, 1.

entre compradores y vendedores sobre créditos documentados; por ejemplo, los litigios sobre contratos en los que se previera una carta de crédito sin especificar su contenido preciso, la fecha de apertura del crédito o la cantidad correspondiente.

Puede aceptarse esta observación pero cabe preguntarse si la inclusión de tales disposiciones, por más que estén implícitas en el texto actual, no complicarían el mismo sin mejorar otras formas de preparar o garantizar el pago del precio, tales como la aceptación de una letra de cambio y la dación de una fianza bancaria.

2. *Artículo 70*

Austria expresó la opinión de que era difícil comprender la razón de que el comprador solamente pudiese declarar nulo el contrato si lo hacía dentro de un plazo breve, y que podría ser de interés para el comprador que se estableciera un plazo adicional para cumplir el contrato.

El Relator considera que este artículo tiene exactamente la misma estructura que el artículo 55, que recoge disposiciones idénticas para las restantes obligaciones del vendedor. Por tanto, deberá darse al artículo 70 la misma redacción que al artículo 55. Ahora bien, en su último período de sesiones el Grupo de Trabajo no pudo estudiar la revisión de este artículo (véase documento A/CN.9/62[8], párr. 15, y anexo I, párr. 36), por lo que pidió al representante del Japón que presentase con otros países, entre ellos Austria, un estudio sobre este artículo junto con el de los artículos 50 y 51.

[8] Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, I, A, 5.

4. Textos de las observaciones y propuestas de los representantes sobre los artículos 71 a 101 (A/CN.9/87, anexo III)*

INDICE

		Página
I.	Artículo 74: Comentarios y propuestas del representante del Reino Unido en que se incorporan observaciones del representante de Ghana	69
II.	Artículos 75 a 77: Comentarios y propuestas del representante de los Estados Unidos y observaciones de los representantes de Francia y Hungría	71
III.	Artículos 78 a 81: Observaciones y propuestas del representante de Francia	73
IV.	Artículos 82 a 90: Observaciones y propuestas del representante de México a las que se incorporan observaciones del representante de Austria	74
V.	Artículos 91 a 101: Observaciones y propuestas del representante de Austria preparadas en cooperación con el representante de México	76
VI.	Enmiendas propuestas por Noruega para la revisión de los artículos 61 a 101	77
VII.	Observaciones del representante de Austria sobre los artículos 74 a 101	80
VIII.	Observaciones del representante de Hungría respecto de la revisión de los artículos 82 a 90	81
IX.	Observaciones del representante de Noruega acerca de los informes sobre la revisión de los artículos 74 a 101	81
X.	Comentarios del representante de Hungría sobre el artículo 74	83

I

Comentarios y propuestas del representante del Reino Unido en que se incorporan observaciones del representante de Ghana

Artículo 74 de la LUCI

1. Este artículo presenta dificultades en dos aspectos, el de la forma y el del fondo. En materia de forma, la redacción no expresa siempre claramente lo que es de suponer fue la intención legislativa, y en materia de fondo es posible que la intención legislativa produzca resultados insatisfactorios en algunas circunstancias. Como la cuestion de fondo puede ser controversial, se analiza primero la cuestión de forma, aunque es imposible mantener las dos completamente separadas.

FORMA

Párrafo 1

2. *a*) "no será responsable . . ." Se deduce del párrafo 3 que esto debe referirse sólo a la responsabilidad por daños (o quizá en algunos casos a la responsabilidad en cuanto al cumplimiento específico, pues el artículo incluye situaciones en que el cumplimiento no es imposible pero queda de todas maneras excusado; véase *infra*). Pero en la terminología de la LUCI (por ejemplo, los artículos 35, 2), y 36), y más claramente en la nueva redacción (por ejemplo, los artículos 33, 2), y 35), la palabra "responsable" comprende cualquier recurso, incluida la resolución. El texto debería decir por eso "no estará obligado a cumplir ni será responsable de su incumplimiento . . ."

b) "Si prueba que éste es debido a . . ." La frase "debido a" es poco feliz. En efecto, se está dando a la parte que no cumple una excusa para su incumplimiento y, a falta de un entendimiento claro sobre lo que se quiere decir con "debido a" (el texto francés es igualmente vago), surgen dos dificultades. i) Incluso antes de plantearse la cuestión ante un tribunal, la parte que no cumple podrá, basándose en una cadena

* Las secciones I a IX se publicaron originalmente en el documento A/CN.9/WG.2/WP.17/Add.1, de 27 de noviembre de 1973; la sección X se publicó primeramente en el documento A/CN.9/WG.2/WP.17/Add.2, de 31 de diciembre de 1973.

generosamente larga de causas, aducir que su incumplimiento fue "debido a" una amplia gama de factores. Así pues, en el comentario del Profesor Tunc se prevé la posibilidad de que un vendedor reclame una exoneración fundada en una alza imprevista de los precios. En ese caso el incumplimiento sería probablemente "debido a" el aumento de los precios, en el sentido de que el aumento de los precios es la razón por la que el vendedor no ha cumplido (es decir, el vendedor ha encontrado antieconómico hacerlo). Es verdad que en este caso el vendedor debería probar que "según la intención de las partes o de personas razonables colocadas en la misma situación" no estaba obligado a tomar en consideración ni a superar el aumento, pero de todas maneras la posibilidad de que se produzcan conflictos parece peligrosamente grande. ii) Si la controversia se plantea ante un tribunal, los límites aceptables de causa y efecto no pueden determinarse de acuerdo con principios fácilmente identificables. Las dudas y divergencias resultantes entre jurisdicciones nacionales deben evitarse en lo posible. Pero, dado que el alcance amplio de la frase era aparentemante la intención legislativa, la cuestión de la revisión se considera bajo el epígrafe de "Fondo", *infra*.

c) "Se atenderá a la intención que tuvieran personas razonables colocadas en la misma situación." Esta redacción parece haber sido una fórmula de transacción, y quizá sea lo mejor que puede lograrse, pero, si se toma en un sentido literal, creará dificultades, pues un vendedor razonable y un comprador razonable podrían muy bien haber tenido intenciones diferentes. Probablemente la frase se interpretará en la práctica en el sentido de que el tribunal deberá decidir si podía esperarse razonablemente que la parte "tomara en consideración", etc., las circunstancias. Sería mejor decir, por ejemplo, lo siguiente:

> "Se atenderá a lo que podía esperarse razonablemente que la parte de que se trata tomara en consideración o evitara o superara."

Párrafo 2

3. Este párrafo presenta tres dificultades: i) no establece la fundamental norma, a saber, que si el retardo no es excesivo, la obligación sólo queda suspendida; ii) expresa la exoneración en términos de suspensión de la obligación, mientras que en el párrafo 1 se la expresó en términos de exoneración de la responsabilidad; esta duplicación de conceptos no parece tener razones prácticas y podría dar lugar a dudas en cuanto a la intención; iii) por lo menos desde el punto de vista del *common law* la frase "la parte que no cumpla" es confusa, pues sugiere que la parte está de alguna forma en falta, mientras que en el párrafo 1 se supone que ha probado que no lo está. Estas dificultades podrían superarse mediante el texto siguiente:

> "Si las circunstancias que motivaran el incumplimiento son de tal naturaleza que sólo originan un impedimento temporal del cumplimiento, la exoneración prevista en este artículo dejará de aplicarse a la parte que no cumpla cuando desaparezca este impedimento; sin embargo, la exoneración será permanente si a consecuencia de la demora el cumplimiento cambia entonces tan radicalmente que lleva a la ejecución de una obligación del todo distinta a la prevista en el contrato."

Párrafo 3

4. Este párrafo parece prever dos posibilidades: i) que la parte que no ha cumplido desee de todas maneras la resolución del contrato por alguna otra causal; ii) que la otra parte, aunque no puede reclamar daños (a causa de la exoneración prevista en el párrafo 1), pueda desear la resolución o (si es el comprador) una reducción del precio. A reserva de la cuestión de fondo (*infra*), es razonable prever expresamente lo dicho en ii), pues la modalidad con respecto a recursos adoptada en el artículo es extraña, por ejemplo, a los sistemas de *common law*; pero resulta menos clara la razón por la cual se incluye la posibilidad i). Esta inclusión parece ilógica y superflua. Puede haber circunstancias en que la parte exonerada de responsabilidad por daños con arreglo al párrafo 1 desee no obstante razonablemente la resolución del contrato por alguna otra causal (por ejemplo, un vendedor exonerado de responsabilidad por cumplimiento tardío podría desear la resolución del contrato a causa de la negativa subsiguiente del comprador a pagar el precio), pero nada hay en todo caso en el párrafo 1 que sugiera que no puede hacerlo. El hecho de que se exonere a una parte de la responsabilidad por daños no excluye lógicamente la posibilidad de que esa parte pueda obtener la resolución del contrato por alguna otra causal. Dado que entonces la inclusión de i) no parece cumplir ninguna función útil y podría suscitar dudas en cuanto a la intención, parece mejor redactar de nuevo la cláusula para ocuparse sólo del caso ii), como sigue:

> "La exoneración prevista en el presente artículo en favor de una de las partes no privará a la otra parte de cualquier derecho que le corresponda según esta Ley para declarar la resolución del contrato o reducir el precio, a menos que las circunstancias que dieron lugar a la exoneración de la primera parte hayan sido producidas por la otra parte o por alguna persona de la cual ella sea responsable."

(En la versión inglesa del actual párrafo 3 se emplea el término "*relief*" y no "*exemption*", pero una vez más esto parece multiplicar innecesariamente los conceptos.)

FONDO

5. En el plano del fondo este artículo se presta a varias críticas.

i) Se ocupa tanto de la situación en que el contrato, según el *common law*, ha quedado invalidado (es decir, el cumplimiento ha resultado imposible o ilícito o, de conformidad con el párrafo 2, ha cambiado tan radicalmente que lleva a la ejecución de una obligación del todo distinta de la prevista en el contrato), como de aquella en que el incumplimiento queda excusado por una razón menos fundamental. (Véanse *supra* las observaciones sobre el párrafo 1: "si prueba que éste es debido a . . .") Autorizar a una parte a pedir exoneración porque un curso imprevisto de los acontecimientos ha hecho el cumplimiento inesperadamente oneroso no procede en el contexto de la compraventa de mercaderías por las razones que señala con mayor detalle el representante de Ghana *infra*. Las excusas para el cumplimiento

que no lleguen a constituir una invalidación deben estar expresamente previstas en el contrato o desconocerse. Este enfoque podría expresarse redactando de nuevo el párrafo 1 como sigue:

"Cuando una de las partes no ha cumplido con una de sus obligaciones, no estará obligado a cumplirla ni será responsable de tal incumplimiento si prueba que ese cumplimiento se ha hecho imposible debido a circunstancias que, según la intención de las partes en el momento de la celebración del contrato, ni debía tomar en consideración, ni evitar o superar, o que, debido a esas circunstancias, el cumplimiento cambie tan radicalmente que lleve a la ejecución de una obligación del todo distinta de la prevista en el contrato; si no se expresó la intención de las partes al respecto en el momento de la celebración del contrato, se atenderá a lo que podía esperarse razonablemente que la parte que no ha cumplido tomara en consideración o evitara o superara."

ii) El artículo permite la resolución del contrato (con sujeción a las condiciones habituales) cuando el cumplimiento queda excusado. Cuando hay resolución la posición de las partes se rige por el artículo 78 de la LUCI. Este artículo trata principalmente de la resolución fundada en una transgresión del contrato, y es posible que no sirva para ocuparse de las consecuencias de la frustración. En particular, es posible que la parte a la que se reclama la restitución haya incurrido en gastos en el cumplimiento del contrato; si estos gastos han producido un beneficio para la otra parte, cabe suponer que este beneficio podrá compensarse con la restitución reclamada, pero si el gasto no ha dado como resultado ningún beneficio no parece permisible ninguna compensación.

6. Evidentemente, la revisión del artículo 78 no está dentro de los límites de este estudio, pero el problema se menciona porque constituye un aspecto de la cuestión más amplia de si la resolución basada en la frustración debe regirse por las mismas normas que la resolución basada en la transgresión. La resolución, si trae aparejados los efectos establecidos en el artículo 78, puede ser un recurso demasiado drástico cuando el incumplimiento no se debe a ninguna culpa. Por ejemplo, si un comprador f.o.b. no puede, debido a circunstancias comprendidas en el artículo 74 1), suministrar instrucciones efectivas sobre el transporte, el comprador exento de responsabilidad por los daños resultantes de ese incumplimiento, y es evidentemente justo que se excuse al vendedor de su obligación de entregar; pero no es tan evidente que deba permitírsele declarar la resolución del contrato, pues esto le permitiría obtener una restitución de cualquier cumplimiento parcial que haya realizado, a condición de devolver el precio (artículo 78 2)). Esto podría resultar injusto para el comprador inocente cuando el mercado estuviera en alza. Podrían producirse casos similares de injusticia para el vendedor en un mercado en baja. Si se desea ocuparse de problemas de esta naturaleza se necesitará un conjunto especial de recursos para la situación prevista en el artículo 74.

Adición a i) supra *del representante de Ghana*

7. La cuestión de saber si, además de los acontecimientos invalidantes, una ley sobre la compraventa debe reconocer y dar efecto jurídico a otras circunstancias con respecto a las cuales las partes no manifestaron su intención en el momento de la celebración del contrato y, de ser así, cuál debería de ser ese efecto, parece ser fundamentalmente una cuestión de política legislativa. Las consideraciones que se oponen al reconocimiento jurídico de esas circunstancias son muchas y entre ellas parecen importantes las siguientes:

a) Esas circunstancias son muy difíciles de definir con suficiente precisión para brindar certidumbre y uniformidad de aplicación. Esto es particularmente importante en una ley destinada a ser aplicada en sistemas jurídicos de distintas naciones con tradiciones de jurisprudencia diferentes;

b) Dadas las circunstancias, son muy difíciles de agrupar en una sola clase mediante una definición, a causa de su posible diversidad. Por eso resulta imposible en principio formular un sola norma aplicable a todos ellos sin introducir un elemento bastante discutible de arbitrariedad. La otra posibilidad sería considerar y establecer una serie de instituciones no invalidantes que por una u otra razón podrían considerarse de importancia suficiente para justificar que se las considere como factores que conceden algún tipo de exoneración (no necesariamente de la misma índole) a una de las partes contratantes. Esta variante puede resultar poco afortunada sin brindar ninguna garantía en cuanto a su alcance. Es dudoso que los posibles resultados prácticos de ese esfuerzo legislativo justifiquen la labor que implicaría;

c) Tradicionalmente, la mejor solución en estos casos ha sido dejar a cargo de las partes contratantes la adopción de las estipulaciones necesarias;

d) La redacción misma del actual párrafo 1 muestra lo difícil que resulta prever esas situaciones en un texto legislativo general. El párrafo habla de ". . . un obstáculo que según la intención de las partes *al momento de la celebración del contrato,* [una de las partes] ni debía tomar en consideración, ni evitar o superar". Las palabras subrayadas no limitan necesariamente la investigación acerca de la intención de las partes a los términos del contrato tales como están escritos o se prueban oralmente, y "la intención que *tuvieron* personas razonables colocadas en la misma situación" no es una norma fácil de aplicar con posterioridad a los acontecimientos;

e) La jurisprudencia tradicional del derecho de la compraventa, tanto en el derecho civil como en el *common law*, ha pasado generalmente por alto esta cuestión, probablemente a causa de problemas tales como los señalados *supra*, y ningún sistema parece haber sufrido a causa de esta omisión.

II

Comentarios y propuestas del representante de los Estados Unidos y observaciones de los representantes de Francia y Hungría

Artículos 75 a 77 de la LUCI

1. El representante de los Estados Unidos preparó un proyecto de informe sobre los artículos 75 a 77 de

la LUCI y lo distribuyó a los representantes de Francia, Hungría, Irán y Japón para que lo comentasen. Las objeciones que formularon figuran en el apéndice a este informe definitivo; en lo demás, se supone que están de acuerdo.

Alcance

2. Los artículos 75 a 77 tratan de las "Causas complementarias de resolución" del contrato. El artículo 75 se limita a los contratos que establecen entregas sucesivas en tanto que el artículo 76 se aplica a los contratos de compraventa en general. El artículo 77 establece un efecto de la resolución declarada en virtud de los dos artículos precedentes.

Artículo 75

3. El artículo 75 1) dispone que cuando el incumplimiento por una de las partes de una obligación relativa a cualquiera de las entregas conceda a la otra parte "justos motivos de temer la inejecución de obligaciones futuras", tal parte puede declarar la resolución del contrato para el futuro. Para poner este artículo en consonancia con las disposiciones relativas a la transgresión esencial, convendría modificar el texto citado de la forma siguiente: "justos motivos de temer una transgresión esencial de obligaciones futuras".

4. A continuación, el artículo 75 2) permite al comprador declarar también la resolución del contrato respecto de las mercancías ya recibidas también, "si prueba que por razón de su conexión dichas partidas carecen de interés para él". (No se consideró necesario dar al vendedor igual derecho.) El requisito de que dichas partidas "carezcan de interés" parece demasiado fuerte. Convendría sustituirlo por el texto siguiente: "si prueba que por razón de su conexión dichas partidas tienen poco interés para él".

Artículo 76

5. El artículo 76 concede a una parte el derecho de declarar la resolución del contrato cuando con anterioridad a la "fecha fijada" para su cumplimiento "resulta claro que una de las partes cometerá una transgresión esencial del mismo". Una pequeña mejora consistiría en suprimir la palabra "fijada", que puede interpretarse en el sentido de que limita la aplicación del artículo a los contratos en que la fecha está fijada expresamente. No obstante, este artículo plantea una dificultad más fundamental ya que trata de incorporar en la LUCI la noción tomada del *common law* de "transgresión presentida" (*anticipatory breach*):

6. La redacción original del artículo 76 (que era el artículo 87 del proyecto de 1956) era la siguiente: "cuando . . . una de las partes actúa en forma que revela la intención a cometer una transgresión esencial del contrato". Aunque este texto se amplió en La Haya con objeto de ir más allá de los actos de una parte, el comentario del Profesor Tunc al artículo 76 lo justifica en términos de la versión original más estricta:

> "No es justo que una parte quede obligada por el contrato cuando, por ejemplo, la otra *declaró deliberadamente* que no cumpliría una de sus obligaciones fundamentales o cuando *se comporte* de forma que está claro que cometerá una transgresión esencial del contrato [se ha añadido el subrayado]."

Convendría volver a la redacción original más estricta. La doctrina del *common law* de la "transgresión presentida", en la que cabe suponer que se basa el artículo 76, se limita a la conducta de la parte. Además, la amplia redacción del artículo 76 puede llevar a un resultado injusto.

7. Supongamos que como consecuencia de acontecimientos ajenos a la conducta del vendedor, por ejemplo, resulta claro para el comprador que el vendedor no podrá cumplir el contrato (y que carece de excusa válida). Pese a la insistencia del vendedor de que podrá cumplir el contrato no obstante tales acontecimientos, el comprador declara la resolución del mismo con arreglo al artículo 76. Para sorpresa de todos, cuando llega el momento del cumplimiento del contrato, el vendedor puede cumplirlo y está dispuesto a hacerlo. Pero, según el artículo 76, no solamente el contrato está resuelto sino que, según el artículo 77, el vendedor es responsable por daños, aunque ninguno de sus *actos* justifique la creencia del comprador de que se producirá una transgresión del contrato. Por tanto, sería preferible volver a la redacción del texto primitivo (citado anteriormente), y dejar el caso hipotético que se acaba de exponer a lo dispuesto en el artículo 73 (que permite diferir el cumplimiento "siempre que la situación económica de la otra parte haya pasado a ser, con posterioridad al contrato, tan difícil que existan justos motivos para temer que ella no cumplirá con una parte importante de sus obligaciones"). Quizá convenga ampliar el artículo 73 para este efecto y permitir "a la otra parte" que remedie la situación proporcionando garantías, pero esta cuestión rebasa el alcance de este estudio del proyecto. Obsérvese que el artículo 48, que también queda fuera del alcance de este estudio del proyecto, tendrá que conciliarse con el artículo 76 si se acepta el cambio aquí sugerido.

Artículo 77

8. El artículo 77 establece un efecto de la resolución efectuada en virtud de los artículos 75 ó 76; a saber: la parte que declare la resolución puede demandar daños y perjuicios. Como el artículo 78 1) dice que la resolución del contrato por cualquier razón deja a las partes sujetas a "la indemnización de daños y perjuicios que puede ser debida", el artículo 77 parece innecesario. Además, puede inducir a confusiones colocarle bajo el epígrafe "Causas complementarias de resolución" en vez de "Efectos de la resolución". Por tanto, debe suprimirse.

Comentarios del representante de Francia

Artículos 75 a 77

9. *a*) Conviene aprobar su propuesta de redacción tendiente a armonizar esta disposición con las relativas a la transgresión esencial.

b) Si la modificación precitada tiende a limitar con más precisión las circunstancias en las que las partes pueden pedir la resolución, la que usted propone para el apartado 2 tiene el efecto inverso.

10. Parece difícil apreciar si las entregas no tienen interés para el comprador porque la apreciación de tal interés es subjetiva.

11. Su propuesta tendría por resultado sustituir las palabras "carecen de" por las palabras "tienen poco",

lo que aumentaría considerablemente la incertidumbre y los riesgos de litigio. Por ello, no soy de la opinión de modificar este apartado que ya beneficia al comprador en perjuicio del vendedor, puesto que sólo a él se le beneficia.

Artículo 76

12. La sustitución de la palabra "fijada" por un término más general y menos preciso me parece una mejora conveniente.

13. En cambio, cabe preguntarse sobre el interés que tendría volver a la redacción del artículo 87 del proyecto de 1956.

14. Convengo en que la prueba de una situación futura o condicional es con mucha frecuencia insatisfactoria.

15. Por ello, la tranquilidad moral del demandante o del juez aumenta cuando el propio demandante manifestó su propósito de no dar curso al contrato sin cometer una transgresión esencial.

16. Usted desearía suprimir la resolución del contrato cuando el demandado no haya declarado sus intenciones.

17. Ahora bien, tal regla podría hacer correr un riesgo excesivo al contratante. Supongamos que un armador encarga a unos astilleros un tipo de buque muy especial. Después, resulta "claro" que la situación económica del comprador está muy alterada y que se considera inevitable que se declare en quiebra. En este caso, parece preferible permitir al vendedor resolver el contrato aun cuando el armador, para tratar de recuperar la confianza de sus acreedores, confirme su deseo de adquirir dicho buque.

18. Ciertamente, como sucede en el derecho penal francés, en el que la confesión se considera como la reina de las pruebas, sería preferible que ambas partes se entendiesen en tal caso para resolver su contrato tras el reconocimiento por una de ellas de su imposibilidad o de su negativa a cumplir estas obligaciones.

19. Pero conservar la redacción actual deja mayor poder de apreciación al juez, aunque el adjetivo "claro", que en mi opinión se acerca más a "*obvious*" que a "*clear*", deja un pequeño margen de incertidumbre, que por otra parte podría sancionarse "*a posteriori*".

Comentarios del representante de Hungría

20. *a*) El artículo 76 y el artículo 48 son concurrentes. Por una parte, el artículo 76 es más amplio que el artículo 48, ya que trata de todos los casos de transgresión esencial y no solamente de la falta de conformidad, y, por otra, es más restringido que el artículo 48, ya que trata solamente de la transgresión esencial, en tanto que el artículo 48 trata la transgresión esencial y no esencial dentro del campo estricto de la falta de conformidad. La primera cuestión consiste en saber si se necesitan dos artículos separados y concurrentes a los efectos de la transgresión presentida. La segunda cuestión es cuál debe ser su contenido.

b) Hay muchas buenas razones a favor de la propuesta del profesor Farnsworth de restringir el ámbito de la transgresión presentida y de crear una mayor certeza jurídica que en el presente texto. Por otra parte, cabe aducir varios argumentos a favor de la solución actual. Quizá sea justificado preguntar: ¿por qué el comprador tiene que esperar hasta que haya pasado la fecha fijada para el cumplimiento cuando ya es evidente que el vendedor cometerá una transgresión esencial? O más precisamente, ¿por qué no tiene que esperar si la transgresión se debe a un acto del vendedor y por qué tiene que esperar si la transgresión se debe a cualquier otra causa?

21. Las respuestas dadas por el profesor Farnsworth a estas preguntas son dobles:

a) Supongamos que como consecuencia de acontecimientos ajenos a la conducta del vendedor, por ejemplo, resulta claro para el comprador que el vendedor no podrá cumplir el contrato (y que carece de excusa válida). Pese a la insistencia del vendedor en que podrá cumplir el contrato a pesar de tales acontecimientos, el comprador declara la resolución del mismo con arreglo del artículo 76. Para sorpresa de todos, cuando llega el momento de cumplir el contrato, el vendedor *puede* cumplirlo y está dispuesto a hacerlo. En este caso, en mi opinión, la resolución es nula, ya que de los hechos se deduce claramente que en el momento de la resolución no podía estar claro que el vendedor cometería una transgresión esencial. El comprador resuelve el contrato a su propio riesgo en los casos de transgresión presentida excepto si hay repudiación expresa del vendedor. Si el vendedor no llega a la repudiación, también pueden crearse incertidumbres.

b) "Según el artículo 76, no solamente el contrato está resuelto, sino que, conforme al artículo 77, el vendedor es responsable por daños aunque ninguno de sus *actos* justifique la creencia del comprador de que se producirá una transgresión del contrato". Se sugiere que en este caso el vendedor dispondrá de una buena defensa con arreglo al artículo 74.

22. Por tanto, proponemos suprimir tanto el artículo 48 como el artículo 76 y redactar un artículo del siguiente tenor:

> "Cuando con anterioridad a la fecha fijada para el cumplimiento del contrato, resulta claro que una de las partes cometerá una transgresión del mismo, a partir de ese momento la otra parte estará facultada a ejercer los derechos previstos en esta Ley para tal transgresión concreta."

No es fácil encontrar un lugar para este texto (o para uno similar) en la Ley Uniforme, ya que va más allá de las "Causas complementarias de resolución". Quizá podría constituir un artículo separado titulado "transgresión presentida" en la Sección V.

III

Observaciones y propuestas del representante de Francia: artículos 78 a 81 de la LUCI

1. De conformidad con la decisión adoptada por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI, el Relator de Francia, en colaboración con los Relatores de Hungría, Túnez y los Estados Unidos, ha examinado los artículos 78 a 81 de la LUCI. De este examen han resultado las observaciones siguientes:

a) *Artículo 79, párrafo 2*d)

2. El Relator de Francia estima que el alcance del párrafo 2 *d*) del artículo 79, que dispone que los ries-

gos acaecidos a la cosa correrán a cargo del vendedor siempre que la imposibilidad de restituirla no se deba a un acto del comprador o de una persona de cuya conducta éste sea responsable, no parece conforme a la intención de los redactores (cf. comentario del profesor Tunc, según el cual se preveía la exoneración del comprador de su obligación de restitución cuando la imposibilidad se deba a un acto del vendedor o a caso fortuito).

3. Además, tal redacción sería poco compatible con el párrafo 1 del artículo 97 que dispone que los riesgos se transmitirán al comprador desde que se efectúa la entrega de la cosa.

4. Esta disposición prevé además la restitución de la cosa en un estado diferente de aquel en que la recibió el comprador.

5. Por tanto, sería preferible precisar que la cosa debe haber conservado sus cualidades esenciales para que subsista la facultad de restituir.

6. Por ello, el representante de Francia propone la siguiente redacción del párrafo 2 *d*) del artículo 79:

> "Si la imposibilidad de restituir la cosa que haya conservado sus cualidades esenciales o de restituirla en el estado en que la recibió se debe a un acto del vendedor".

7. El Relator de Hungría aprueba en principio la propuesta de Francia.

8. Sugiere completarla con la frase siguiente: "o de una persona de cuya conducta él sea responsable".

9. Por otra parte, el Relator de Hungría estima que convendría suprimir el párrafo *a*), ya que no es más que un caso de aplicación del párrafo *d*).

10. En consecuencia, debería cambiarse la numeración y el párrafo *d*) pasaría a ser el párrafo *a*).

11. El Relator de Hungría desea también completar el párrafo 2 *d*) del artículo 79 en el sentido siguiente: "antes del descubrimiento de la falta de conformidad, ha *vendido*, consumido o transformado".

12. Por su parte, el Relator de los Estados Unidos de América acepta también en principio la propuesta de Francia si la restitución sigue siendo posible en caso de que la deterioración se deba a defectos de las mercaderías.

13. El Relator de Túnez, en cambio, estima que sería preferible mantener la redacción de la LUCI.

14. Este aduce que el párrafo *d*) del artículo 79 actual es compatible con el artículo 96. La transmisión de los riesgos queda subordinada al cumplimiento previo de las obligaciones del vendedor. Si éste no las ha cumplido, el comprador debe poder declarar la resolución del contrato en las condiciones previstas por la LUCI.

b) *Artículo 79, párrafo 2* e)

15. El Relator de Francia se pregunta sobre la conveniencia de este párrafo que por la imprecisión inevitable de su redacción puede suscitar numerosos litigios.

16. ¿Debe tratarse de una deterioración poco importante respecto del vendedor o del comprador o de ambas partes?

17. El Relator de los Estados Unidos se suma a esta observación. No obstante, según el Gobierno de Hungría, la respuesta a esta pregunta depende de la redacción que se dé en definitiva al párrafo 2 del artículo 33. El Gobierno de Túnez, por su parte, desea que este párrafo sea objeto de nueva redacción para evitar las dificultades mencionadas pero manteniendo la idea de proteger los intereses del comprador.

c) *Artículo 80*

18. El Relator de Francia estima que este artículo es innecesario e incluso puede dar lugar a algunos errores de interpretación. En efecto, se ha decidido que la ley sólo tendrá alcance supletorio y esta disposición puede parecer equívoca a este respecto.

19. El Relator de Túnez aprueba esta opinión, pero desea que la supresión de este artículo se negocie como contrapartida de las diposiciones que tendrán carácter imperativo o de orden público.

20. Los Relatores de Hungría y los Estados Unidos prefieren que se mantenga esta disposición.

d) *Artículo 81*

21. El Relator de Francia indicó que la aplicación de esta disposición podía resultar muy difícil e ir contra la equidad en cierto modo.

22. Parece subjetivo y arduo evaluar todas las ganancias y ventajas que el comprador haya obtenido de la cosa. Como generalmente es el comprador el que provoca la resolución de la compraventa, no se presta gustosamente a calcular este crédito que el vendedor tiene contra él. Incluso cabe añadir que el problema se agrava cuando el comprador adquirió las cosas litigiosas para su uso personal.

23. El vendedor tiene, por tanto, que aportar una prueba muy difícil. El está obligado, en cambio, a restituir al comprador las sumas de dinero que le han sido abonadas junto con el interés legal.

24. Por esta razón se sugiere extender al comprador el beneficio de esta forma de cálculo que parece simple, de forma que cabe concebir compensaciones fáciles entre dos créditos líquidos y exigibles.

25. Naturalmente, no se excluye en absoluto que el vendedor pueda reclamar la asignación de intereses exclusivamente en beneficio suyo, alegando que la cosa no era utilizable o que era de poca utilidad para sus necesidades. Pero si no justifica sus alegaciones, se considera que el comprador ha sacado de la cosa el mismo beneficio que el vendedor ha obtenido del precio de la misma.

26. Para el Relator de los Estados Unidos, esta discusión no reviste gran interés ya que considera probable que la carga de la prueba corresponda al demandante en la instancia.

27. El Relator de Túnez admite que el cálculo de la indemnización debida por el acreedor es complejo y propone que se examine la posibilidad de mejorar la redacción de esta disposición.

IV

Observaciones y propuestas del representante de México a las que se incorporan observaciones del representante de Austria

Artículos 82 a 90 de la LUCI

1. El título de la sección IV, "Reglas complementarias en materia de daños y perjuicios", debe simplifi-

carse, a fin de que se refiera solamente a los daños y perjuicios, forma en que este título correspondería a la redacción de los demás títulos de la misma LUCI (por ejemplo, las secciones V y VI en el mismo capítulo V, así como el capítulo VI). Además, esta sección contiene las reglas fundamentales en materia de daños y perjuicios, no las reglas suplementarias o complementarias a éstas.

2. Opino que las subsecciones A y B deberían reducirse a un artículo, pues la norma general contenida en el artículo 82 no se aplica sólo a los daños y perjuicios cuando no se resuelve el contrato, sino también cuando se resuelve, conforme a las estipulaciones del artículo 87. Además, debe considerarse que a los efectos de la determinación de daños y perjuicios las normas de los artículos 83 a 87 son casos especiales. Por consiguiente, esta primera subsección A debe referirse a la determinación de daños y perjuicios, puesto que todos los artículos incluidos en ella (artículos 82 a 87) se refieren al mismo problema.

3. Artículo 82. Este artículo se mantiene sustancialmente en su forma actual; las modificaciones que propongo son:

a) En el primer párrafo, agréguese el adverbio "realmente" a fin de que el pago por daños corresponda a los realmente sufridos. Este cambio está en consonancia con la observación formulada por el Profesor Tunc (página 91).

b) Debe excluirse expresamente el artículo 89 de la norma establecida en el artículo 82, pues su aplicación en las diferentes legislaciones internas podría resultar en una mayor indemnización por daños y perjuicios.

c) En lugar de la frase "hubiera debido prever" en la primera parte de la segunda cláusula gramatical, propongo que se utilicen expresiones verbales análogas y quizá más claras que las contenidas en la LUCI, tales como "hubiera previsto, o hubiera debido haber previsto"; y en la versión inglesa en lugar de la frase "*then were known or ought to have been known*", en la segunda parte de la misma cláusula "*then knew or ought to have known*".

Nota: El representante de Austria ha señalado que en la versión francesa de este artículo debe mantenerse la referencia a "*perte subie*" y "*gain manqué*". No estoy seguro de que el texto francés exija dicha disposición, pues creo que la mención de "*dommages-intérêts*" a principios del artículo basta para comprender ambos conceptos, "*perte subie*" y "*gain manqué*". Me parece que tal es el alcance del artículo 1149 del Código Civil Francés. No cabe duda de que el Código Civil de México, al referirse al concepto equivalente a "*dommages-intérêts*" (daños y perjuicios) incluye tanto las pérdidas sufridas como el lucro cesante. El texto de los artículos 2108 y 2109 del Código es el siguiente:

"*Artículo 2108*. Se entiende por daño la pérdida o menoscabo sufrido en el patrimonio por la falta de cumplimiento de una obligación."

"*Artículo 2109*. Se reputa perjuicio la privación de cualquiera ganancia lícita, que debiera haberse obtenido con el cumplimiento de la obligación."

Sin embargo, si expertos en derecho y el idioma francés consideran que no es suficiente hablar de "*dommages-intérêts*", deben conservarse en el texto, por supuesto, las expresiones "*perte subie*" y "*gain manqué*".

4. Artículo 83. Se conserva el texto, pues nuestra propuesta consiste meramente en suprimir cómputo del 1% adicional respecto de los intereses moratorios sobre las cantidades no pagadas, que no creo esté justificado. La expresión "(en todo caso)" se pone entre paréntesis, pues creo que es superflua.

5. Artículo 84. El representante de Austria ha propuesto que la referencia en este artículo al "*jour où le contrat est résolu*" se reemplace por la expresión "*jour où la délivrance a eu lieu ou aurait dû avoir lieu*", que evitaría dudas y problemas a la parte que ejerce el derecho a resolver el contrato. Opino que esta sugerencia es lógica y conveniente y, por lo tanto, debe modificarse el texto en consecuencia.

6. Artículo 85. Sin cambios.

7. Artículo 86. Sin cambios.

8. Artículo 87. Se omite este artículo, pues parece innecesario en vista del nuevo texto propuesto para el artículo 82.

9. Subsección C (Disposiciones generales relativas a los daños y perjuicios). Propongo que este título se cambie a:

"B. *Disposiciones generales*"

10. Artículo 88. Sin cambios.

11. Artículo 89. Proponemos que se agregue un segundo párrafo, que reflejaría, en forma muy explícita, lo que el Profesor Tunc, al comentar la LUCI, indica como implícito en la norma; a saber, que los daños y perjuicios mencionados en ella nunca serán inferiores a los que puedan resultar de aplicar las normas de los artículos 82 a 88.

12. Sección V. Gastos. Sin cambios.

13. Artículo 90. Sugerimos que este artículo comience por las palabras "Salvo cuando se acuerde lo contrario", pues las partes pueden llegar a un acuerdo sobre normas diferentes de las establecidas en este artículo.

14. El texto sugerido para los artículos 82 a 90 aparece en el anexo a estas observaciones.

Apéndice

DAÑOS Y PERJUICIOS

A. *Determinación de su monto*

Artículo 82

Los daños y perjuicios por una violación cometida por una de las partes (tanto si se resuelve el contrato como si no se resuelve) serán iguales a la pérdida realmente sufrida por la otra parte.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 89, los daños y perjuicios no excederán de la pérdida o la omisión de la ganancia que la parte que no cumpla hubiera previsto o hubiera debido prever al tiempo de la celebración del contrato, tomando en consideración los hechos que ella conozca o debía haber conocido como consecuencia posible de la violación del contrato.

Artículo 83

Cuando la violación del contrato consiste en un retardo en el pago del precio que no causa la resolución del contrato, el vendedor tendrá derecho (en todo caso) a intereses moratorios sobre las cantidades no pagadas, que se computarán igual al tipo oficial del descuento en el país en que el vendedor tenga su establecimiento y en defecto de éste su residencia habitual.

Artículo 84

1. En caso de resolución del contrato, cuando la cosa tiene un precio corriente, la indemnización de daños y perjuicios será igual a la diferencia entre el precio previsto en el contrato y el precio corriente en la fecha en que se efectuó o debió haberse efectuado la entrega.

2. (Sin cambios.)

Artículo 85

(Sin cambios)

Artículo 86

(Sin cambios)

Artículo 87

(Omitido)

B. *Disposiciones generales*

Artículo 88

(Sin cambios)

Artículo 89

En caso de dolo o de fraude los daños y perjuicios serán determinados según las reglas aplicables a contratos de venta que no estuvieran regulados por la presente Ley. Sin embargo, dicha indemnización por daños y perjuicios nunca será inferior a la que podría resultar de aplicar las normas de los artículos 82 a 88.

SECCIÓN V. GASTOS

Artículo 90

(Sin cambios)

V

Observaciones y propuestas del representante de Austria preparadas en cooperación con el representante de México

Artículos 91 a 101 de la LUCI

1. Los artículos 91 a 95 relativos a la custodia de la cosa dan lugar a pocas observaciones. Como máximo en la versión francesa podría ayudar a la interpretación del final del párrafo 1 del artículo 94 insertar la expresión "*en temps utile*" entre las palabras "*pour vu qu'elle lui ait donné*" y "*un avis*".

2. Por el contrario, los artículos 96 a 101, sobre la transmisión de los riesgos, deberían modificarse y simplificarse considerablemente.

3. En primer lugar cabe preguntarse si es útil el artículo 96, ya que sólo contiene de manera indirecta una definición quizá discutible del término "riesgos". Yo estoy a favor de su supresión, aunque sin conceder a ello una importancia especial.

4. En el párrafo 2 del artículo 97 habría que hablar en dos ocasiones de "entrega" en vez de "dación".

5. Los párrafos 2 y 3 del artículo 98 no concuerdan ya con las letras *b*) y *c*) del artículo 20. Estas disposiciones dicen claramente cuándo se produce la entrega. Los párrafos 2 y 3 del artículo 98 no añaden gran cosa a esa disposición sino más bien inducen a confusión. Por tanto, sería mejor suprimirlos.

6. *Comentario del representante de México:* "Estoy de acuerdo con todos sus puntos de vista. El único cambio que sugeriría es que en el primer párrafo del artículo 98 las palabras "*handing-over*" en la versión inglesa y "*remise*" en la versión francesa se sustituyen por "*delivery*" y "*delivrance*", respectivamente." Evidentemente, lo antedicho es consecuencia de su propuesta de modificar el párrafo 2 del artículo 97 en este sentido.

7. El artículo 99 sigue, según parece, una vieja norma del derecho marítimo. No obstante, no estoy convencido de que el modo de transporte deba influir en las relaciones entre el vendedor y el comprador (aun cuando la venta mediante conocimiento de embarque parezca excluida del campo de aplicación de la LUCI) y de que pueda obligarse este último a pagar el precio de una mercancía que no existía en el momento de la celebración del contrato, ya fuese conocido este hecho por el vendedor o no. Me parece, pues, que hay que descartar toda posibilidad de transmisión de los riesgos antes de la celebración del contrato de compraventa. Una disposición de este tipo iría mejor en el artículo 97.

8. *Comentario del representante de México*: "También comparto su crítica del artículo 99; no obstante, teniendo en cuenta que dicha disposición reproduce "una vieja norma de derecho marítimo", considero acertada y conveniente su sugerencia de agregar otro párrafo al artículo 97 (que puede ser el párrafo 2, de forma que el que actualmente aparece en segundo lugar pase a ser el tercero), en el que se disponga lo que usted indica, es decir: que los riesgos nunca se transmitirán antes de la celebración del contrato de compraventa." En rigor, y teniendo en cuenta la norma prevista en el artículo 97, tal principio es innecesario. No obstante, insisto en que, dado que se trata de una norma tradicional del derecho marítimo — que quizá ya haya sido incluida en alguna convención internacional — se evitarían problemas de interpretación si la LUCI estableciera el principio opuesto de forma expresa.

9. El artículo 100 ha perdido su razón de ser con la desaparición del antiguo párrafo 3 del artículo 19, ya que las partes a que alude el artículo 100 no se han mantenido en el artículo 20. Las consideraciones expresadas respecto del artículo 99 son también válidas para el artículo 100 que, por tanto, podría suprimirse.

10. En cuanto al artículo 101, el comentario del profesor Tunc dice que está destinado a evitar malentendidos. Me parece que más que evitarlos los crea y propugno también su supresión.

11. El texto que propongo de acuerdo con el representante de México diría lo siguiente:

Artículo 96

(Suprimido)

Artículo 97

1) (Inalterado.)

2) En el caso de entrega de una cosa no conforme al contrato, los riesgos se transmiten al comprador,

independientemente de la falta de conformidad, desde el momento en que la entrega se efectúa en las condiciones previstas en el contrato y en la presente Ley, pero siempre que el comprador no haya declarado la resolución del contrato ni exigido la sustitución de la cosa.

3) Si la venta tiene por objeto mercaderías en curso de viaje por mar, los riesgos se asumirán por el comprador a partir del momento de la entrega de la cosa al porteador. No obstante, si al momento de la celebración del contrato el vendedor sabía o debía saber que la cosa había perecido o estaba deteriorada, los riesgos permanecerán a su cargo hasta el momento de la celebración del contrato.

Artículo 98

1) Cuando la entrega de la cosa se retarde por el incumplimiento de una obligación del comprador, los riesgos se transmitirán a éste a partir de la última fecha en que, independientemente del incumplimiento, dicha entrega debió haber sido hecha en los términos del contrato.

2) (Suprimido.)

3) (Suprimido.)

Artículo 99

(Suprimido)

Artículo 100

(Suprimido)

Artículo 101

(Suprimido)

VI

Enmiendas propuestas por Noruega para la revisión de los artículos 61 a 101 de la LUCI

Artículo 48

El comprador puede ejercer los derechos previstos en los artículos 43 a 46 [y reclamar la indemnización de daños y perjuicios prevista en el artículo 82 o en los artículos 84 a 87], incluso antes del plazo fijado para la entrega, si es evidente que *el vendedor no cumplirá* [*ninguna de*] *sus obligaciones.*

CAPITULO IV. OBLIGACIONES DEL COMPRADOR

Artículo 56

Sección I. Pago del precio

Artículos 57 a 60

Sección II. Otras obligaciones

Artículo 61

(Igual al artículo 69 de la LUCI)

Artículo 62

(Igual al artículo 65 de la LUCI)

Sección III. Sanciones por el incumplimiento del comprador

Artículo 63

Cf. LUCI, art. 70 y art. 41, rev.

1. Cuando el vendedor no cumpla cualquiera de sus obligaciones [sus obligaciones relativas al pago del precio, a la recepción de las mercaderías o cualquier otra obligación] con arreglo al contrato de compraventa y la presente Ley, el vendedor podrá:

a) Ejercer los derechos previstos en los artículos 64 a 67;

LUCI, arts. 63, 68 y 70

b) Reclamar la indemnización por daños y perjuicios prevista en los artículos [82 y 83] o en los artículos [84 a 87].

LUCI, art. 64

2. En ningún caso podrá el comprador pedir a un juez o a un árbitro un plazo de gracia.

Artículo 64

LUCI, art. 61 cf. art. 42, rev.

El vendedor tendrá derecho a exigir del comprador el cumplimiento del contrato [sus obligaciones] en la medida en que el tribunal puede exigir el cumplimiento específico según su propia legislación con respecto a contratos análogos de compraventa no regulados por la Ley Uniforme [conforme al artículo 17], salvo que el vendedor haya actuado de una manera incongruente con ese derecho declarando la resolución del contrato con arreglo al artículo 66.

Artículo 65

LUCI, art. 62, párr. 2; art. 66, párr. 2 Cf. art. 43, rev.

Cuando el vendedor exige del comprador el cumplimiento, podrá fijar un plazo suplementario de duración razonable para el cumplimiento del contrato [obligaciones]. Si el comprador no cumple con la petición dentro del plazo adicional, o cuando el comprador no ha fijado tal plazo, dentro de un plazo razonable, o si el comprador declara antes de la expiración del plazo pertinente que no cumplirá con la petición, el vendedor puede recurrir a cualquiera de las sanciones de que dispone según la presente Ley.

Artículo 66

LUCI, arts. 62, 66 y 70 Cf. art. 44, rev.

1. El vendedor puede declarar la resolución del contrato mediante notificación al comprador:

a) Cuando el incumplimiento por el comprador de sus obligaciones con arreglo al contrato y la presente Ley constituya una transgresión esencial del contrato;

b) Cuando el comprador no cumple dentro del plazo suplementario fijado por el vendedor de conformidad con el artículo 65; o

LUCI, art. 66, párr. 1

c) Cuando el incumplimiento por el comprador de su obligación de recibir la cosa da al vendedor motivos valederos para temer que el comprador no pagará el precio.

Nuevo

2. Cuando el comprador se haya hecho cargo de la cosa, el vendedor no podrá declarar rescindido el contrato de conformidad con el párrafo anterior y exigir la devolución de la cosa, a menos que el contrato establezca que el vendedor conservará la propiedad o un derecho prendario sobre las mercaderías hasta que se haya pagado el precio y tal disposición sea válida en relación con los acreedores del comprador de conformidad con la ley del Estado donde éste tenga su establecimiento. [Se aplicarán congruentemente las disposiciones de los incisos *a*) y *b*) del artículo 4.]

Cf. art. 44, párr. 2, rev.

3. El vendedor perderá su derecho a declarar la resolución del contrato si no notifica al comprador dentro de un plazo razonable:

a) cuando el comprador no ha cumplido sus obligaciones a tiempo, después que el vendedor se haya informado de que el precio se ha pagado tardíamente o después que el comprador haya pedido al vendedor que tomara su decisión respecto del cumplimiento o de la resolución del contrato;

b) en todos los demás casos, después que el vendedor haya descubierto el incumplimiento por el comprador o haya debido descubrirlo, o cuando el vendedor haya pedido al comprador que cumpla, después de la expiración del plazo mencionado en el artículo 65.

Artículo 67

(Igual al artículo 67 de la LUCI)

Artículo 68

Cf. LUCI, arts. 76 a 77 y art. 48

El vendedor puede ejercer los derechos previstos en los artículos 65 y 66 [y reclamar la indemnización de daños y perjuicios prevista en el artículo 82 o en los artículos 84 a 87], incluso antes del plazo fijado para el cumplimiento, si es evidente que el comprador no cumplirá [ninguna de] sus obligaciones.

Comentario

1. El proyecto de *artículos 61 a 67* sustituirá a los artículos 61 a 70 de la LUCI. El texto se basa en los artículos 41 a 44, revisados, tal como fueron aprobados en la última sesión del Grupo de Trabajo.

2. El *artículo 61* es igual al artículo 69 de la LUCI, y el *artículo 62* es igual al artículo 65 de la LUCI.

3. El *artículo 63* reemplaza a los artículos 63, 64, 68 y 70 (véase artículo 41 revisado).

4. Las materias de que se ocupan los artículos 61, 62 y 66 de la LUCI se tratan en los *artículos 64 a 66* del proyecto, que se han redactado de acuerdo con el texto de los artículos 42 a 44, aprobados en la última sesión del Grupo de Trabajo.

5. En lo que respecta al párrafo 2 del artículo 61 de la LUCI, véase el nuevo artículo 82 propuesto *infra*.

6. El proyecto de *párrafo 2 del artículo 65*, que es nuevo, se basa en la Ley Uniforme Escandinava sobre la Compraventa, artículo 28, párrafo 2.

7. El *artículo 68* se ocupa de la mora anticipada y corresponde a los artículos 76, 77 y 48 de la LUCI. Se propone la supresión de los artículos 76 y 77 de la LUCI (ampliándose en consecuencia el artículo 48 a fin de que cubra también los daños).

CAPITULO V. DISPOSICIONES COMUNES A LAS OBLIGACIONES DEL VENDEDOR Y DEL COMPRADOR

Artículo 69

(Igual al artículo 90 de la LUCI)

Artículo 70

1. Igual al párrafo 1 del artículo 75 de la LUCI.

Cf. LUCI, art. 77

2. Igual al párrafo 2 del artículo 75 de la LUCI.

3. La parte que ejerce el derecho de declarar resuelto total o parcialmente el contrato, en la forma prevista en los párrafos anteriores de este artículo, puede reclamar la indemnización de daños y perjuicios de acuerdo con los artículos [84 a 87].

SECCIÓN I. CONCOMITANCIA ENTRE LA ENTREGA DE LA COSA Y EL PAGO DEL PRECIO

Artículo 71

(Igual al artículo 71 de la LUCI)

Artículo 72

LUCI, art. 72

1. Cuando la entrega se realiza por la dación de la cosa al porteador, *de conformidad con el inciso* a) *del artículo 20*, el vendedor *podrá expedir las mercaderías* de tal manera que conserve el derecho de disponer de la cosa durante su transporte. *El vendedor* puede exigir que las mercaderías no sean entregadas al comprador en el lugar de destino excepto contra el pago del precio, y el comprador no estará obligado a pagar el precio sin haber tenido la oportunidad de examinar la cosa.

2. Igual al párrafo 2 del artículo 72 de la LUCI.

Comentario

En el tercer y cuarto renglones del párrafo 1, las palabras "diferir la expedición hasta que reciba el pago o bien", son algo confusas, puesto que en la mayoría de los casos habrá un acuerdo de partes o una costumbre en contrario. Parece más conveniente suprimir ese pasaje, a

fin de que cualquier derecho a diferir la expedición esté sujeto al acuerdo o a la costumbre.

Artículo 73

1. Igual al párrafo 1 del artículo 73 de la LUCI.

2. Igual al párrafo 2 del artículo 73 de la LUCI.

3. Igual al párrafo 3 del artículo 73 de la LUCI.

Nuevo

4. Ninguna de las partes podrá ejercer los derechos previstos en los párrafos 1 y 2 de este artículo si la otra parte ofrece una garantía respecto de su cumplimiento del contrato u otras seguridades adecuadas.

[Transfiérase el actual artículo 74 al nuevo artículo 87.]

SECCIÓN II. REGLAS COMPLEMENTARIAS SOBRE LOS EFECTOS DE LA RESOLUCIÓN Y DE LA ENTREGA DE OTRA COSA

[Transfiérase el actual artículo 75 al nuevo artículo 70 y suprímanse los actuales artículos 76 y 77 (véase el artículo 48, el nuevo artículo 68 y el nuevo párrafo 3 del nuevo artículo 70).]

Artículo 74

(Igual al artículo 78 de la LUCI)

Artículo 75

LUCI, art. 79
Cf. LUCI, art. 97, párr. 2 (cuya supresión se propone)

1. El comprador perderá su derecho a declarar la resolución del contrato *o a exigir al vendedor la entrega de otra cosa* cuando le sea imposible devolver la cosa entregada en las mismas condiciones en que la hubiera recibido.

2. Sin embargo, *el párrafo anterior no será aplicable:*

a) . . .;

b) Igual a lo que se dispone en el párrafo 2 del artículo 79 de la LUCI;

c) Cuando parte de la cosa se haya consumido o transformado por el comprador durante su uso normal antes de que se descubriera *o hubiera debido descubrirse* la falta de conformidad;

d) . . .;

e) Igual a lo que se dispone en el párrafo 2 del artículo 79 de la LUCI.

Artículo 76

LUCI, art. 80

El comprador que ha perdido el derecho a declarar la resolución del contrato *o a exigir al vendedor que entregue otra cosa* en virtud del *artículo 75*, conservará todos los demás derechos que le confiere la presente Ley.

Artículo 77

LUCI, art. 81

1. Igual al párrafo 1 del artículo 81 de la LUCI.

2. Igual al párrafo 2 del artículo 81 de la LUCI, con excepción del *inciso b*), que expresará lo siguiente:

b) Cuando le es imposible devolver la cosa o parte de ella, pero no obstante *ha ejercido el derecho a declarar* la resolución del contrato *o a exigir al comprador que entregue otra cosa.*

SECCIÓN III. REGLAS COMPLEMENTARIAS EN MATERIA DE DAÑOS Y PERJUICIOS

Artículo 78

(Igual al artículo 82 de la LUCI.)

Artículo 79

LUCI, art. 83

Cuando la violación del contrato consiste en un retardo en el pago del precio, el vendedor tendrá derecho en todo caso a intereses moratorios sobre la cantidad no pagada al tipo *del 6% o por lo menos superior en el 1%* al tipo oficial de descuento del país en que el vendedor tenga su establecimiento o, a falta de éste, su residencia habitual [se aplican los incisos *a*) y *b*) del artículo 4].

Comentario

En muchos países, los tipos oficiales de descuento se fijan en forma bastante arbitraria, basándose en consideraciones monetarias y financieras de otra índole, y con frecuencia son inferiores a los tipos que se pagan en las transacciones privadas. En consecuencia, se propone que se fije un tipo mínimo del 6%, correspondiente al tipo establecido en el artículo 49 del Convenio de Ginebra de 1930 por el que se establece una Ley uniforme referente a las letras de cambio y pagarés a la orden.

Artículo 80

(Igual al artículo 84 de la LUCI.)

Artículo 81

(Igual al artículo 85 de la LUCI.)

Artículo 82

Nuevo

No obstante, los daños y perjuicios a que se refieren los artículos 80 y 81 no excederán de la diferencia entre el precio fijado en el contrato y el precio corriente cuando sea conforme al uso y razonablemente posible para el comprador comprar mercaderías para reemplazar las mercaderías a que se refiere el contrato o para el vendedor revender estas mercaderías.

Comentario

Las disposiciones que contienen el artículo 25, el inciso *c*) del párrafo 1 del artículo 42 y el párrafo 2 del artículo 61 de la LUCI, excluyen el derecho a ejecutar el contrato en casos en que sea conforme con el uso y razonablemente posible comprar mercaderías para reemplazar las mercaderías a que se refiere el contrato o revender esas mercaderías. Esas disposiciones tienen consecuencias importantes para el cálculo de la indem-

nización por daños y perjuicios según el párrafo 1 del artículo 84 y el artículo 85 [nuevos artículos 80 y 81], porque significan que en dichos casos la indemnización se calculará sobre la base del precio corriente cuando sea conforme con el uso y razonablemente posible para el comprador comprar mercaderías de reemplazo o para el vendedor revender las mercaderías. La mayoría de los miembros del Grupo de Trabajo estuvo a favor de suprimir las disposiciones contenidas en *el artículo 25, el inciso c) del párrafo 1 del artículo 42 y el párrafo 2 del artículo 61 de la LUCI*. En vista de eso, parece conveniente agregar una cláusula en el sentido de que la supresión de las mencionadas disposiciones de la LUCI no afecta la substancia de las disposiciones de los artículos 84 y 85 [nuevos artículos 80 y 81], tal como aparecen actualmente en el contexto de la LUCI. Se debe también tener presente que la eliminación del concepto de resolución automática afectará al contenido de la regla que figura en el párrafo 1 del actual artículo 84, ya que se puede cambiar y aplazar el momento de la resolución, especialmente en el caso de no entrega. Ello será atenuado por la disposición propuesta en el nuevo artículo 82.

Artículos 83 a 86

(Iguales a los artículos 86 a 89 de la LUCI [en el nuevo artículo 83 deben corregirse las referencias a los artículos 80 a 82])

SECCIÓN IV. EXONERACIÓN

Artículo 87

(Igual al artículo 74 de la LUCI)

SECCIÓN V. CUSTODIA DE LA COSA

Artículos 88 a 92

(Iguales a los artículos 91 a 95 de la LUCI)

CAPÍTULO VI. TRANSMISIÓN DE LOS RIESGOS

Artículo 93

(Igual al artículo 96 de la LUCI)

Artículo 94

LUCI, art. 97

1. Los riesgos se transmitirán al comprador en el momento en que se efectúe la entrega de la cosa.

2. Igual al artículo 101 de la LUCI.

Comentario

El *párrafo 1* debe redactarse de manera que no haga depender la transmisión de los riesgos de la entrega (perfecta) a tiempo.

El *actual párrafo 2* se suprime porque resulta superfluo con el antecedente del artículo 20 revisado; compárese el párrafo 2 del actual artículo 79 (párr. 2 del nuevo artículo 75).

Artículos 95 a 97

(Iguales a los artículos 98 a 100 de la LUCI [en el primer renglón del nuevo artículo 97 debe corregirse la referencia a la segunda cláusula del párrafo 1 del artículo 21 revisado])

VII

Observaciones del representante de Austria

Artículos 74-101 de la LUCI

1. Como dispongo de un tiempo muy limitado para examinar las distintas propuestas, sólo podré hacer una apreciación somera, sin indicar con más detalles los motivos para tomar tal o cual posición. Asimismo, debo reservarme el derecho de volver a referirme, llegado el caso, a alguna de las opiniones expresadas a continuación si, durante el debate en la próxima sesión del Grupo de Trabajo, se presentan argumentos convincentes.

Artículo 74

2. Las sugerencias del representante del Reino Unido parecen, en general, aceptables.

Artículos 75 a 77

3. En cuanto al párrafo 1 del artículo 75, puedo aceptar las propuestas de enmienda del representante de los Estados Unidos. En cambio, preferiría que en el párrafo 2 se mantuviera la frase "carecen de interés para él".

4. En lo que respecta al artículo 76, al igual que el representante de Francia, preferiría que se mantuviera el texto (salvo la palabra "fijada"), pese a las dudas que me merece la interpretación que ha dado el representante de Hungría, según la cual, en cierta forma, la resolución del contrato sería condicional.

5. Estoy de acuerdo con la propuesta de que se suprima el artículo 77.

Artículos 78 a 81

6. Estoy de acuerdo en que se suprima el inciso *a*) del párrafo 2 del artículo 79, pero no comparto la sugerencia del representante de Hungría de que se agregue en el inciso *c*) (que pasa a ser inciso *b*)) las palabras "ha vendido", lo que me parece que lleva demasiado lejos. Asimismo, no puedo adherirme a la propuesta del representante de Francia tendiente a modificar el inciso *d*) (que pasa a ser inciso *c*)), la que tal vez se base en un malentendido. Además, la primera parte de estas frases no es necesaria. Bastaría con utilizar exactamente la terminología del párrafo 1 y agregar: "si la imposibilidad de restituir la cosa en el estado en que la ha recibido no es debida a un acto del comprador o de una persona de cuya conducta él sea responsable".

7. Estoy de acuerdo con el representante de Hungría en que la decisión que se adopte respecto del inciso *e*) (que pasa a ser inciso *d*)) debe depender de la que se adopte respecto del párrafo 2 del artículo 33.

8. Dado que se desea suprimir el artículo 77, me parece recomendable mantener al menos el artículo 80.

9. Las críticas que se han hecho al artículo 81 (especialmente respecto del párrafo 2) no me parecen del todo convincentes. Sobre todo, no encuentro práctico el ejemplo de la compra para uso personal, pues se ha decidido sustraer del ámbito de aplicación de la ley uniforme las ventas al consumidor. Es evidente que el cálculo necesario para el párrafo 2 será a

menudo más difícil que el que hay que efectuar al aplicar el párrafo 1. Pero esto no me parece motivo suficiente para imponer al comprador una suma casi fija que prácticamente nunca corresponderá a la ganancia (o a la falta de ganancia) real.

Artículos 82 a 90

10. La nota del representante de México ha sido preparada teniendo en cuenta mis opiniones por lo que no tengo ninguna observación al respecto.

Artículos 91 a 101

11. Tampoco tengo nada que añadir a las propuestas que hemos presentado el representante de México y yo para este grupo de artículos.

12. Las enmiendas presentadas por el observador de Noruega relativas a la totalidad de los artículos 61 a 101 se apartan de tal modo del texto de la LUCI (1964), especialmente en cuanto a la presentación, que su examen requeriría un tiempo considerable que rebasa el plazo de que disponen los miembros del Grupo de Trabajo. Por el momento no puedo, pues, formular observaciones acerca de este documento que, sin duda, será detenidamente examinado en la próxima sesión.

VIII

Observaciones del representante de Hungría respecto de la revisión de los artículos 82 a 90

Art. 82 1)

1. La expresión "daños realmente sufridos" podría crear la impresión de que sólo se debe al daño emergente, especialmente si el lector se pregunta por qué la CNUDMI ha modificado el texto de la LUCI. Esa impresión parece reforzarse con el empleo de la palabra "realmente".

Art. 82 2)

2. Me pregunto si la expresión "hubiera previsto" debe figurar en el texto. Si la parte prevé efectivamente los daños que ocasionaría la otra parte en caso de incumplimiento, ¿no habría actuado de mala fe?

Art. 84

3. En el fondo, coincido con la idea expresada en este artículo. Sin embargo, podría surgir algún problema en los casos en que se entreguen las mercaderías con alguna demora.

	a)	*b)*	*c)*
i) Precio fijado en el contrato:	100	100	100
ii) Precio en la fecha de entrega:	150	100	80
iii) Precio en la fecha *efectiva de* entrega:	130	80	100

a) El comprador no experimenta daños si los precios en ii) y iii) se comparan con el precio fijado en el contrato. Sin embargo, si el vendedor hubiese efectuado la entrega en fecha oportuna, el comprador podría haber vendido las mercaderías por 150 y en el momento de la entrega efectiva sólo puede venderlas por 130. Si únicamente recibe 30, solución que parece ser la propuesta, sufrirá una pérdida de 20.

b) El comprador no habría experimentado daños si el vendedor hubiese hecho la entrega en la fecha fijada en el contrato. En la fecha de la entrega efectiva el comprador ha sufrido una pérdida de 20 y es justo que obtenga una indemnización de 20.

c) El comprador habría experimentado una pérdida de 20 si el vendedor hubiese hecho la entrega oportunamente. En la fecha de la entrega efectiva no sufre daños; la norma es correcta con sujeción a 4 *infra*.

4. Del texto propuesto no se desprende con suficiente claridad si es la víctima del incumplimiento o el juez quien tiene derecho a optar entre el precio en el momento en que se hizo efectiva la entrega y el precio en el momento en que se debía haber hecho la entrega, o si en los casos en que la entrega se hizo efectiva en una fecha posterior a la del cumplimiento el precio en esa fecha posterior es obligatorio para evaluar la indemnización. Si el comprador tiene opción en esa esfera, el caso planteado en *c)* podría conducir a un resultado injustificable: el comprador tendría derecho a reclamar 20, y si no tiene opción, perdería 20 en el caso señalado en *a)*.

Art. 90

5. El término "entrega" denota en la LUCI únicamente la entrega de mercaderías conformes al contrato, mientras que en el proyecto de la CNUDMI comprende también la entrega de mercaderías que no sean conformes al contrato (véase, por ejemplo, el artículo 97 y los comentarios del representante de Austria respecto de ese artículo). Habida cuenta de esta circunstancia, ¿no debería enmendarse o complementarse el artículo 90? ¿Son también aplicables estas normas en los casos de entrega de mercaderías que no sean conformes al contrato? En tales casos, lo más probable es que el vendedor tenga nuevos gastos.

Artículos 96 a 101 de la LUCI

6. Las simplificaciones propuestas por los representantes de Austria y México están bien fundadas. La única observación que desearía formular es que tal vez pueda conservarse el artículo 96, aunque parece ser bastante obvio que la mayoría de los ordenamientos jurídicos, si no todos, conducen casi unánimemente al mismo resultado y, en consecuencia, el artículo podría resultar innecesario. Mi preocupación se relaciona más bien con los métodos de redacción y las sutilezas consiguientes. No veo en el artículo 96 un esfuerzo por definir los riesgos, sino más bien una disposición para la transmisión del riesgo, y considero molesto, en cierto modo, describir hechos sin establecer consecuencias jurídicas.

7. Si el razonamiento es correcto, las consecuencias jurídicas tendrían que seguir a la exposición de hechos con que se relacionan. Por consiguiente, si el Grupo de Trabajo decide conservar el artículo 96 de la LUCI, éste debe figurar como artículo 99.

IX

Observaciones del representante de Noruega acerca de los informes sobre la revisión de los artículos 74 a 101

Artículo 74 de la LUCI

1. No tengo objeciones a las propuestas hechas por el Reino Unido, pero preferiría la redacción siguiente para los párrafos 1 y 2:

"1. Cuando una de las partes no ha cumplido con una de sus obligaciones, no estará obligada a cumplir ni será responsable de su incumplimiento si puede demostrar que: *a*) el cumplimiento no ha sido posible por circunstancias *de tal naturaleza* que no *se hubiese previsto en el contrato que* estuviera obligado a tomar en consideración, evitar o superar, o *b*) que, por tales circunstancias, el cumplimiento se alteraría tan radicalmente que equivaldría al cumplimiento de una obligación *muy distinta* de la prevista en el contrato; si en el momento de la celebración del contrato no se hubiera expresado la intención de las partes a esos respectos, se atenderá a lo que podría esperarse razonablemente que la parte que no hubiera cumplido tomara en consideración, evitara o superara.

"2. Si las circunstancias que motivaran el incumplimiento son de tal naturaleza que sólo originen un impedimento temporal del cumplimiento, la relevación prevista en este artículo dejará de aplicarse a la parte que no cumpla cuando desaparezca este impedimento, a condición de que la exoneración será permanente si a consecuencia de la demora el cumplimiento cambie entonces tan radicalmente que lleve a la ejecución de una obligación *del todo distinta* a la prevista en el contrato."

2. En el texto revisado de la LUCI, Noruega propuso que este artículo pasara a ser el nuevo artículo 87.

Artículos 75 a 77 de la LUCI

3. Apoyo la propuesta de los Estados Unidos relativa al *artículo 75 1*) y no tengo objeción a sus propuestas acerca del *artículo 75 2*) y del *artículo 77*. Noruega propuso que estas disposiciones pasaran a formar un nuevo artículo 70 en el texto revisado de la LUCI.

4. Respecto de la propuesta de los Estados Unidos de hacer más estricto el texto del *artículo 76*, comparto las dudas manifestadas por los representantes de Francia y Hungría. Como el representante de Hungría, considero que el artículo 76 debería armonizarse con el artículo 48, pero yo no refundiría ambos artículos en uno solo. Me remito a la propuesta de Noruega de que el artículo 76 pase a ser el nuevo artículo 68; compárese también con el proyecto de artículo 48 revisado.

Artículos 78 a 81 de la LUCI

5. Noruega propuso que el *artículo 79* pasara a ser el nuevo artículo 75 y que se ampliara su alcance a fin de que cubriera también el derecho del comprador a exigir que el vendedor entregase mercaderías en sustitución (compárese con el artículo 97 2) de la LUCI). Además, en el *párrafo 2* c), se propone que, como variante, después de la palabra "conformidad" se agregue lo siguiente: "o antes del momento en que debiera descubrirse".

6. En cuanto al *párrafo 2* d) del artículo 79, no estoy de acuerdo con la propuesta de Francia ni con la enmienda de Hungría. En mi opinión, es importante que las excepciones que figuran en el párrafo 2 incluyan, por ejemplo, el perecimiento, el deterioro o la transformación, como resultado de la propia *naturaleza de las mercaderías* (bienes perecederos, por ejemplo), independientemente de si el perecimiento, etc., se debe a la falta de conformidad. Tales casos no están comprendidos en otros apartados distintos del apartado *d*) del párrafo 2. En consecuencia, en el apartado *d*) del párrafo 2 deben incluirse esos casos, así como los acontecimientos fortuitos (accidentales) y el comportamiento del vendedor o de cualquier persona de cuyo comportamiento éste sea responsable. No tengo objeciones a la fusión de los apartados *a*) y *d*) del párrafo 2, siempre que se mencione el perecimiento como resultado del vicio.

7. No tengo objeciones al actual apartado *e*) del párrafo 2 del artículo 79.

8. El *artículo 80* debe conservarse y ampliarse a fin de que incluya el derecho del comprador a exigir que el vendedor entregue mercaderías en sustitución (compárese con el nuevo artículo 76 propuesto por Noruega).

9. En cuanto al *artículo 81*, me remito al nuevo artículo 77 propuesto por Noruega, en especial a la extensión propuesta del apartado *b*) del párrafo 2. No tengo observaciones que formular respecto de la sugerencia de Francia.

Artículos 82 a 90 de la LUCI

10. Me remito a los nuevos artículos 78 a 86 (renumerados); compárese con el artículo 69 propuesto por Noruega.

11. No tengo objeciones al título, etc., de las secciones propuestas por México. Respecto del proyecto de *artículo 82* propuesto por México, no encuentro en él una referencia expresa a la falta de ganancias (compárese con el artículo 86).

12. En lo que respecta al *artículo 83*, Noruega propuso (en un nuevo artículo 79) establecer un tipo mínimo de interés del 6% a fin de que no se dependiera totalmente de los tipos oficiales de descuento, que en muchos países podría fijarse de un modo bastante arbitrario.

13. En lo que atañe al *artículo 84*, debe tenerse presente que la eliminación del concepto de resolución de pleno derecho tendrá influencia sobre el contenido de la norma en el párrafo 1 actual, puesto que puede cambiarse y dilatarse el momento de la resolución, especialmente en el caso de falta de entrega (respecto de la falta de pago del precio). En consecuencia, convengo con el representante de Austria en que se debería reexaminar si la mejor norma es basarse en el precio corriente en la fecha de la resolución efectiva. Austria y México proponen la fecha de la entrega efectiva (respecto del momento de la entrega). Sin embargo, esta fecha parece ser menos satisfactoria en los casos de transporte y entrega a un porteador (en cuyo caso el comprador podría no tener aún conocimiento del incumplimiento), así como en los casos de falta de entrega (en cuyo caso el comprador podría no tener aún razones ni incluso derecho para resolver el contrato hasta que hubiera transcurrido algún tiempo). En consecuencia, debe considerarse la posibilidad de basarse en la fecha en que las mercaderías se entreguen al comprador o se coloquen a su disposición en el lugar de destino, salvo que el comprador hubiese declarado resuelto el contrato en una fecha anterior, en cuyo caso esa fecha sería la base. En el caso de falta de entrega (o de falta de pago) se debería basar ya sea en la fecha de la resolución efectiva o en la

fecha más temprana en que podría haberse resuelto el contrato. Además, debería examinarse la posibilidad de aclarar en el texto que la indemnización siempre puede aumentarse si se demuestra la existencia de *algún daño adicional* (compárese con el artículo 86).

14. Noruega ha propuesto la inserción de un *nuevo artículo* después del artículo 85 actual (nuevo artículo 82) para los casos en que se ajuste a la costumbre y sea razonablemente posible que el comprador adquiera mercaderías de substitución, o que el vendedor revenda las mercaderías a que se refiere el contrato (compárese con los actuales artículos 25, 42, 1, *c*), y 61, 2, de la LUCI.

15. Noruega ha propuesto que el actual *artículo 90*, relativo a los gastos, se ubique al comienzo del capítulo V, como artículo 69 inicial (sin una sección o un título separados).

Artículos 91 a 101 de la LUCI

16. Preferiría que se conservara el *artículo 96*.

17. En cuanto al *artículo 97*, me remito al nuevo artículo 94 propuesto por Noruega. Se propone la supresión del párrafo 2 actual por ser superfluo, teniendo en cuenta el artículo 20 revisado, compárese con el párrafo 2 del actual artículo 79.

18. No tengo objeciones importantes a los actuales *artículos 98 a 100*. En el artículo 100, debe enmendarse la referencia que figura en el primer renglón al segundo período del párrafo 1 del artículo 21 revisado. Creo que aún habría lugar para el artículo 100.

19. Noruega ha propuesto que el *artículo 101* pasara al artículo 97 (nuevo artículo 94) como un nuevo párrafo 2.

X

Comentarios del representante de Hungría sobre el artículo 74 de la LUCI

1. *Comentarios y propuestas del Reino Unido, Forma, inciso* a) *del párrafo 1**: Es evidente que de los artículos 35 2) y 36 de la LUCI se desprende claramente que el término "responsable" abarca la sujeción a cualquier recurso. Sin embargo, en este caso podría ser superfluo, e inducir incluso a interpretaciones erróneas, el empleo de palabras distintas en el artículo 74. Ello podría crear la impresión de que los artículos 35 2) y 36 no abarcan la misma materia comprendida en el texto del párrafo 1 propuesto en el comentario *a*). Cabría preguntarse por qué en los artículos 35 2) y 36 no se usan los mismos términos. El significado amplio de la palabra "responsable" puede también inferirse del párrafo 3 del artículo 74.

2. *Ibid., inciso* b), *del párrafo 1*: Me pregunto si el texto propuesto bajo el epígrafe "Fondo" elimina los males que la propuesta trata de eliminar.

a) También hay "falta de un entendimiento claro" respecto de las expresiones "cambie radicalmente" y "una obligación del todo distinta", sin hablar del hecho de que el texto propuesto contiene también las expresiones impugnadas (*in fine*).

b) La "imposibilidad" también está sujeta a "dudas y divergencias entre jurisdicciones nacionales".

c) El difícil problema de causa y efecto no se elimina con el texto propuesto, sino que se traslada a otro plano ("imposibilidad debida a esas circunstancias").

d) El texto propuesto es mucho más cumplicado que el texto inicial. Como uno de los objetivos del Grupo de Trabajo en simplificar el texto de la LUCI, me pregunto si aporta mejoras que justifiquen tal resultado.

3. *Ibid, párrafo 2*:

a) La disposición inicial de la LUCI se aplica también mientras el impedimento temporal no haya desaparecido; la regla propuesta, no. Según ésta, un cambio radical sólo tiene importancia cuando el impedimento temporal haya cesado. Considero que el "cambio radical" también debe tenerse en cuenta antes de que haya desaparecido el impedimento temporal.

b) Esto indica una deficiencia de la LUCI. ¿Por qué sólo tendría importancia el "cambio radical" cuando existiera un impedimento *temporal*? Más aún, ¿qué razón hay para concentrarse en el párrafo 1 en las *causas* de incumplimiento y en el párrafo 2 en sus *resultados*? Desde ese punto de vista, el texto del párrafo 1 sugerido por el representante del Reino Unido es mucho mejor que el de la LUCI, a condición de que se aplique también al párrafo 2, porque combina la causa y el resultado del incumplimiento, y de que se omita el término "imposibilidad" (véase el punto 5 *infra*). Sin embargo, si se va a mantener esa distinción para los diversos tipos de incumplimiento, la línea divisoria no tendría que trazarse entre el impedimento temporal y otros casos de incumplimiento sino tal vez entre la demora y otros casos de incumplimiento. Ello requiere un nuevo examen. Por consiguiente, *debemos emplear una construcción "o . . . o" en el texto sugerido por el representante del Reino Unido o utilizar "debido a" (o cualquier otra expresión) en el párrafo 1 y "cambio radical" en el párrafo 2, para todos los casos de demora.*

4. *Ibid, párrafo 3*. Me pregunto si "la resolución del contrato" debería incluirse. Ello reduciría en gran medida el significado de la "responsabilidad" en el párrafo 1 a la indemnización. En ese caso, la exoneración sólo significaría exoneración en cuanto al pago de indemnización y en cuanto a requerir el cumplimiento específico cuando de alguna manera ese cumplimiento esté sumamente limitado (véase el artículo 41 de la LUCI).

5. *"Restricción" a la "invalidación"*: Tanto el representante del Reino Unido como el representante de Ghana abogan por la "restricción" de la esfera de aplicación del artículo 74 a la invalidación. Tengo la impresión de que las disposiciones de la LUCI no establecen una esfera más amplia para las exoneraciones que las que prevería si se basara en la invalidación. En definitiva, la invalidación es un término y un concepto del *common law* y la LUCI trata de encontrar palabras que sean igualmente dúctiles en muchos sistemas de derecho civil.

Al parecer, los dos distinguidos delegados se sienten inquietos por la brevedad muy continental de la expresión "debido a". Tal vez se reduzcan sus dudas y reservas si se complementan en el párrafo 1 las expresiones "ni debía tomar en consideración, ni evitar

* Véase *supra*, en el presente Anexo, la sección I.

o superar" con las palabras siguientes (con sujeción a mejoras lingüísticas): "*o que no correspondiera a su esfera de riesgos*". Ello podría ser tan vago como cualquier texto que pudiéramos encontrar en esta esfera, pero al menos abarcaría el caso de un aumento imprevisto de precios mencionado en "Forma", párrafo 1 *b*), por el representante del Reino Unido. En ese caso, el término "imposibilidad" no aparecería en el texto. Ese concepto es mucho más limitado en muchos sistemas de derecho civil que el de la "imposibilidad" de invalidación. Normalmente, sólo comprende la imposibilidad física y jurídica, aunque los alemanes también emplean frecuentemente la expresión "imposibilidad económica" (especialmente antes de que la doctrina de *Wegfall der Geschäftsgrundlage* tuviera aceptación general), en cuyo caso el concepto de imposibilidad abarcaría en general la "imposibilidad" de invalidación.

5. Informe del Secretario General sobre las cuestiones que plantean los capítulos IV a VI de la Ley Uniforme sobre la Compraventa Internacional de Mercaderías (A/CN.9/87, anexo IV)

INDICE

	Párrafos
INTRODUCCIÓN	1–2
I. CAPÍTULO IV. OBLIGACIONES DEL COMPRADOR	1–45
A. Obligaciones sustantivas del comprador respecto del cumplimiento del contrato	3–21
1. Medidas adoptadas en el cuarto período de sesiones	3
2. Lugar y fecha del pago: artículos 59 y 60	4–21
a) Propuesta de nuevo proyecto de artículo 60 [bis]	11
b) Análisis del proyecto de disposición	12–21
B. Sanciones por incumplimiento del contrato por el comprador	22–44
1. Consolidación de los distintos conjuntos de disposiciones sobre sanciones aplicables al incumplimiento del contrato de compraventa por el comprador	22–44
a) Criterios para la redacción de las disposiciones refundidas sobre sanciones	35
b) Proyecto de disposiciones para la sección II — Sanciones aplicables al incumplimiento del contrato por el comprador	36
c) Examen del proyecto de disposiciones para la sección II — Sanciones para el incumplimiento del contrato por el comprador	37–44
C. Estructura propuesta para el capítulo IV	45
II. CAPÍTULO V. DISPOSICIONES COMUNES A LAS OBLIGACIONES DEL VENDEDOR Y DEL COMPRADOR	46–63
A. Revisión y reordenación de las disposiciones de los artículos 71 y 72 sobre el pago por el comprador	46–47
B. Suspensión del cumplimiento: artículo 73	48–62
1. Norma general sobre suspensión del cumplimiento	49–58
2. Oposición a la entrega de las mercaderías en tránsito al comprador	59–62
C. Estructura propuesta para la sección I del capítulo V	63
III. CAPÍTULO VI. TRANSMISIÓN DE LOS RIESGOS	64–105
A. Introducción; decisiones conexas del Grupo de Trabajo	64–69
B. Cuestiones planteadas por las disposiciones de la LUCI, sobre riesgos y soluciones sugeridas	70–105
1. Proyecto de disposiciones para el capítulo VI — Transmisión de los riesgos	76
2. Análisis del proyecto de disposiciones para el capítulo VI — Transmisión de los riesgos	77
3. Falta de conformidad de la cosa: efecto en los riesgos y en el derecho a declarar la resolución del contrato	89–105

INTRODUCCIÓN

1. El presente documento es continuación del informe presentado al Grupo de Trabajo en su cuarto período de sesiones[1]. En ese informe se examinaron los problemas no resueltos planteados por la Ley Uniforme sobre la Compraventa Internacional de Mercaderías (LUCI)[2] en el capítulo III, Obligaciones del Vendedor. En respuesta a una solicitud del Grupo de Trabajo, se proponían en el informe textos legislativos que trataban de esos problemas.

2. Se incluían entre las propuestas la consolidación y unificación de los distintos conjuntos de sistemas de

[1] 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), Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, I, A, 2, citado en adelante como "Informe del Secretario General sobre las obligaciones del vendedor". Este informe se reproduce como anexo II del 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.9/75), citado en adelante como "Informe sobre el cuarto período de sesiones", Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, I, A, 3.

[2] La Ley Uniforme (LUCI) figura como anexo a la Convención relativa a la Ley Uniforme sobre la Compraventa Internacional de Mercaderías, firmada en La Haya el 1° de julio de 1964. La Convención y la Ley Uniforme aparecen 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), citado en adelante como "*Registro de textos*".

sanciones contenidos en el capítulo III de la LUCI. En la parte I del presente informe se inserta una propuesta análoga con respecto a los distintos conjuntos de disposiciones sobre sanciones del capítulo IV, Obligaciones del Comprador. En las partes subsiguientes del presente informe se analizan posibles soluciones de los problemas planteados por los capítulos V y VI de la LUCI, conforme a los comentarios y propuestas de los gobiernos[3], y los ajustes que puedan ser convenientes para adecuarse a las decisiones tomadas en anteriores períodos de sesiones del Grupo de Trabajo[4].

I

Capítulo IV. Obligaciones del comprador

A. Obligaciones sustantivas del comprador respecto del cumplimiento del contrato

1. *Medidas adoptadas en el cuarto período de sesiones*

3. En su cuarto período de sesiones, el Grupo de Trabajo examinó cuatro artículos (56 a 59) del capítulo IV de la LUCI, que tratan de las obligaciones sustantivas del comprador. El artículo 56 de la LUCI (disposición introductoria general), fue aprobado sin modificación. El Grupo de Trabajo aprobó una versión revisada del artículo 57 (fijación del precio) y aplazó la decisión sobre el artículo 58 (peso neto) para el presente (quinto) período de sesiones. Con respecto al artículo 59 (lugar del pago), el Grupo de Trabajo aprobó los párrafos 1 y 2 y aplazó para el presente período de sesiones el examen de un tercer párrafo propuesto (observancia del derecho nacional para que el vendedor reciba el precio)[5].

2. *Lugar y fecha del pago: artículos 59 y 60*

4. Los artículos 59 y 60 de la LUCI constituyen una subsección titulada: "B. Lugar y fecha del pago", El análisis de estos dos artículos revela que no son completos respecto de la *fecha* de pago del precio y, en especial, respecto de la importante cuestión práctica de la relación entre el momento del pago y la dación o expedición de las mercaderías. La omisión compromete seriamente la claridad y la aplicabilidad de la norma. Los comerciantes necesitan una idea clara y uniforme de *dónde* y *cuándo* se producirá el pago, y la cuestión decisiva del pago debe colocarse en relación con el cumplimiento gradual del contrato de compraventa por ambas partes.

5. Para analizar las reglas de la LUCI que guardan relación con la materia de la sección 1 B "Lugar y fecha del pago", será necesario examinar la relación existente entre varios artículos de la LUCI. Después de ese análisis se tratará de unificar y simplificar las reglas respectivas.

6. A primera vista, podría suponerse que el párrafo 1 del artículo 59 de la LUCI trata de regular la relación entre el pago por parte del comprador y el cumplimiento por parte del vendedor. El párrafo 1 del artículo 59 establece que "cuando el pago debe hacerse contra dación de la cosa o de documentos, [el comprador pagará el precio] en el lugar de dicha dación". Sin embargo, el examen de esta disposición indica que es tautotológica. La "regla" sólo se aplica "cuando el pago debe hacerse contra dación de la cosa o de documentos". Esta premisa de la regla sobre el lugar del pago supone necesariamente que el lugar de dación de las mercaderías (o de los documentos) y el lugar del pago del precio han de ser el mismo lugar; concluir que el pago debe hacerse en el lugar de la dación de las mercaderías simplemente restaura la premisa en distintos términos y no añade nada a la norma general de la LUCI de que las partes deben cumplir los compromisos que han contraído. Probablemente, esa afirmación reiterada no es perjudicial. Pero debe tenerse presente que el artículo 59 no establece una norma que (a falta de una cláusula contractual) se ocupe de la cuestión de *cuándo* está obligado el comprador a pagar por las mercaderías en relación con el momento de la dación de las mercaderías o de los documentos.

7. Para hallar una respuesta a esta cuestión básica es necesario combinar otras disposiciones complejas y dispersas de la LUCI. Es posible encontrar en el artículo 71, doce artículos más adelante, la frase siguiente: "Salvo lo dispuesto en el artículo 72, el pago del precio debe ser *concomitante* con la entrega de la cosa." La "concomitancia de las prestaciones" es un concepto jurídico que no es fácilmente inteligible para los comerciantes, o incluso para abogados que pertenecen a distintos sistemas jurídicos; sin embargo, esa disposición trata probablemente de expresar dos normas importantes: 1) el comprador no está obligado a pagar antes de recibir las mercaderías; 2) el vendedor no está obligado a entregar las mercaderías antes de recibir el precio. Estas dos normas aplican un principio común: la confianza en el crédito de la otra parte, a pesar de su frecuencia, requiere una evaluación de los hechos inmediatos y, por consiguiente, no es requerida a menos que las partes la hayan convenido concretamente.

8. Una dificultad consiste en que, según la citada disposición del artículo 71 de la LUCI, el precio debe pagarse concomitantemente con la "entrega" (en el texto francés, *délivrance*). En la LUCI, la "entrega" (*délivrance*) —a diferencia de la "dación" (*remise*)— no se refiere a la renuncia de la posesión o el control de las mercaderías. En lugar de eso, la "entrega" es un concepto artificial y complejo cuyas consecuencias deben reunirse partiendo de disposiciones complejas

---

[3] Véase Análisis de comentarios y propuestas de los gobiernos acerca de los artículos 71 a 101 de la LUCI (A/CN.9/WG.2/WP.17), citado en adelante como "Análisis".

[4] Informes anteriores del Grupo de Trabajo: Informe sobre el primer período de sesiones (enero de 1970) (A/CN.9/35), Anuario de la CNUDMI, vol. I: 1960-1970, tercera parte, I, A, 2; Informe sobre el segundo período de sesiones (diciembre de 1970) (A/CN.9/52), Anuario de la CNUDMI, vol. II: 1971, segunda parte, I, A, 2; Informe sobre el tercer período de sesiones (enero de 1972) (A/CN.9/62), Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, I, A, 5.

[5] Informe sobre el cuarto período de sesiones (A/CN.9/75), párrs. 150 a 177, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, I, A, 3. El texto del párrafo 3 propuesto para el artículo 59 figura en el párr. 173. El Grupo de Trabajo aplazó también el examen de los artículos 60 a 70 del capítulo IV. *Ibid.*, párr. 178. Véase también: Compilación de textos legislativos aprobados por el Grupo de Trabajo en sus cuatro primeros períodos de sesiones (A/CN.9/WG.2/WP.18), citado en adelante como "Compilación, reproducido en este volumen, segunda parte, I, 2 *supra*.

y muy separadas. Para aplicar el artículo 71 de la LUCI es necesario fijarse primero en el artículo 19, que establece normas sobre la "entrega"; en su tercer período de sesiones, el Grupo de Trabajo consideró que el artículo 19 no era satisfactorio y en el cuarto período de sesiones decidió su supresión[6]. En vez de tratar de definir el concepto de "entrega", en su cuarto período de sesiones, el Grupo de Trabajo aprobó las reglas que figuran en el artículo 20 sobre las medidas que debe adoptar el vendedor para cumplir su obligación de efectuar la entrega[7].

9. Según el artículo 71, la regla de que la entrega y el pago son "prestaciones concomitantes" se aplica "salvo lo dispuesto en el artículo 72". El artículo 72 se aplica sólo "cuando el contrato implique el transporte de las mercaderías y, a virtud de lo dispuesto en el artículo 19, inciso 2, la entrega se realiza por la dación de la cosa al porteador". En este contexto, el artículo 72 establece reglas destinadas a reforzar la norma general del artículo 71 en el sentido de que el vendedor no está obligado a proceder a la expedición ni a ceder el control de las mercaderías al comprador mientras éste no haya pagado el precio. Sin embargo, la referencia a la "entrega" de las mercaderías resta claridad al resultado deseado[8].

10. En resumen, la sección I B, "Lugar y fecha de pago" (artículos 59 y 60), omite los problemas más importantes que abarca el título; disposiciones muy dispersas de los artículos 19, 71 y 72 aluden a estas cuestiones fundamentales, pero las respuestas son confusas y, a veces, poco afortunadas. Convendría establecer una presentación más completa bajo el mencionado epígrafe de la sección I B, "Lugar y fecha de pago".

11. Tal presentación, que se aproxima a las normas de los artículos 71 y 72, se expone más adelante como nuevo proyecto de artículo 60. Se observará que el párrafo 2 del nuevo proyecto tiene en cuenta la función que desempeñan las cartas de crédito documentales en facilitar el intercambio de mercaderías por el precio. Las normas dispositivas sobre el pago en la LUCI prácticamente ignoran ese arreglo comercial básico[9]. En interés de la flexibilidad, las operaciones detalladas de la carta de crédito documental deben quedar libradas al uso comercial; sin embargo, parece indispensable una referencia directa al crédito documental en el derecho mercantil moderno. Otras cuestiones podrán examinarse mejor después del estudio del proyecto de disposición, que es del tenor siguiente:

a) *Propuesta de nuevo proyecto de artículo 60 [bis]*

1. El comprador pagará el precio cuando el vendedor, de conformidad con el contrato y con la presente ley, ponga a su disposición la cosa o un documento que acredite su posesión.

2. Cuando el contrato implique el transporte de la cosa, el vendedor podrá:

a) exigir mediante notificación adecuada que, antes de la expedición de la cosa y en el país del vendedor, el comprador, a su opción, pague el precio a cambio de los documentos que acrediten la disposición de la cosa, u obtenga el libramiento de una carta de crédito irrevocable, de conformidad con la práctica mercantil corriente, que asegure ese pago; o

b) expida la cosa con la condición de que ella o los documentos que acrediten su disposición se darán al comprador en el lugar de destino contra el pago del precio.

3. El comprador no estará obligado a pagar el precio mientras no haya tenido la oportunidad de inspeccionar la cosa, salvo que los procedimientos convenidos entre las partes para la entrega o el pago sean incompatibles con tal oportunidad.

b) *Análisis del proyecto de disposición*

12. El párrafo 1 cumple dos funciones básicas. La primera es definir el momento en que se debe el pago del precio. El momento se especifica en relación con el cumplimiento del vendedor al dar la cosa (o documentos que acrediten su posesión). Este criterio es apropiado en vista de la naturaleza de la ejecución del contrato de compraventa. El cumplimiento del vendedor, al procurar o manufacturar la cosa y, en caso normal, prepararla para el envío, entraña procesos más complejos que el pago del precio. A menudo, conforme al contrato o usos aplicables, el vendedor tiene cierta discreción en cuanto al momento de completar estos procesos y de poner la cosa a disposición del comprador o expedirla mediante un porteador. (Véase el artículo 21 de la LUCI.) El precio no se debe hasta que el vendedor está listo para ejecutar el contrato; cuando se llega a ese punto se debe el precio, a menos, por supuesto, que las partes hayan acordado una entrega a crédito. En el proyecto de párrafo 1 se establece así una norma relativa al momento de pago,

[6] Informe sobre el tercer período de sesiones (enero de 1972) (A/CN.9/62, Add.1) (Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, I, A, 5), párrs. 15 a 21; Informe sobre el cuarto período de sesiones (1973) (A/CN.9/75), párrs. 16 a 21 (Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, I, A, 3). Véase también Informe del Secretario General: La "entrega" en la LUCI (A/CN.9/WG.2/WP.8) (Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte I, A, 1), párrs. 37 a 40, y anexo III.

[7] Informe sobre el cuarto período de sesiones, párrs. 22 a 29, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, I, A, 3.

[8] Cabe advertir que la citada regla del artículo 72, que permite al vendedor exigir el pago en el lugar de destino contra la dación de los documentos se aplica cuando concurren dos condiciones: 1) el contrato implica el transporte de las mercaderías, y 2) la "entrega" en virtud del inciso 2) del artículo 19 se efectúa mediante la dación de las mercaderías al porteador. Habida cuenta de la función que desempeña la "entrega" en la LUCI en relación con los riesgos de pérdida (véase el artículo 97 de la LUCI), la citada regla del artículo 72 no parecería ser aplicable en el caso de que el contrato dispusiera que los riesgos en tránsito siguieran correspondiendo al vendedor. En tales casos, el vendedor tendría tanta o mayor justificación para traspasar las mercaderías en el lugar de destino sólo en el momento en que el comprador pagase, pero el empleo del concepto de "entrega" en la LUCI imposibilita que se llegue a ese resultado necesario.

[9] El artículo 69 de la LUCI se refiere a diversos sistemas de pago, incluido el crédito documental, pero esa disposición no tiene efecto autónomo porque depende expresamente de las disposiciones que figuren en el contrato o de la aplicabilidad de los usos, leyes o reglamentos vigentes. Por consiguiente, ese artículo añade poco o nada a las demás disposiciones de la LUCI. Véanse los artículos 3 y 9, aprobados por el Grupo de Trabajo; esos artículos se reproducen en la Compilación (A/CN.9/WG.2/WP.18, reproducido en el presente volumen, segunda parte, I, 2).

disposición esencial de la que carece la subsección de la LUCI titulada "Lugar y fecha de pago".

13. La segunda función del proyecto es expresar la presunción comercial aceptada de que, a falta de acuerdo específico, ninguna de las partes está obligada a otorgar crédito a la otra; es decir, que el comprador no está obligado a pagar al vendedor hasta que entre en posesión de la cosa, y el vendedor no está obligado a transferir la posesión hasta que reciba el precio.

14. En el proyecto de párrafo 1 se tiene en cuenta el hecho de que la posesión de la cosa puede transferirse mediante un documento que acredite su posesión. La expresión "documento que acredite su posesión" se entenderá en el sentido de que se refiere a documentos tales como los conocimientos de embarque negociables o documentos de título análogos conforme a los cuales el porteador pide la entrega del documento a cambio de la entrega de la cosa[10].

15. En el párrafo 2 se aplican los principios básicos del párrafo 1 a las circunstancias que se plantean cuando el contrato estipula el transporte de la cosa.

16. El inciso *a*) del párrafo 2 da al vendedor oportunidad de exigir el pago del precio antes de expedir la cosa. En las compraventas reguladas por esta ley, la cosa se enviará normalmente a otro país; a menudo se efectuará el transporte a un lugar distinto, con sujeción a considerables gastos de flete. El inciso *a*) del párrafo 2 da al vendedor oportunidad de evitar dos riesgos: *a*) si se paga el precio en el lugar de destino, las restricciones de control de cambios pueden impedir que el vendedor reciba los beneficios de la venta; *b*) si el comprador rechaza la cosa en un lugar distante, el vendedor puede incurrir en serios gastos en relación con el retorno o nueva disposición de la cosa, gastos que, en vista de la incertidumbre que entrañan los litigios y el crédito del comprador, quizá no pueda recuperar nunca. En estas consideraciones parecen fundarse las disposiciones de los artículos 59 y 72 de la LUCI, pero es de esperar que la formulación de tales normas como parte de una presentación unificada de la cuestión de la fecha y lugar de pago estará más clara y menos sujeta a lagunas y problemas técnicos.

17. Se observará que conforme al inciso *a*) del párrafo 2, si el vendedor exige el pago antes de expedir la cosa, el comprador puede optar por seguir los procedimientos tradicionales y eficientes de efectuar dicho pago librando una carta de crédito irrevocable en el país del vendedor[11]. En cumplimiento de la regla general expuesta en el párrafo 1, y de la "práctica mercantil corriente" (párr. 2) el pago en caso de carta de crédito sólo se deberá cuando se presenten documentos que acrediten la posesión de la cosa[12].

18. El párrafo 3 presenta juntas, al fijar el intercambio de la cosa por el precio, normas sobre el derecho a inspeccionar la cosa antes del pago que aparecen en el artículo 71 y en los párrafos 1 y 2 del artículo 72 de la LUCI. Estas tres disposiciones de la LUCI están destinadas a expresar la regla general de que el comprador puede inspeccionar la cosa antes de pagarla a menos que los arreglos de pago acordados por las partes no sean compatibles con ese examen. En el párrafo 3 del proyecto esto se expresa en una sola norma uniforme destinada a evitar problemas de interpretación que podrían plantearse, conforme a la LUCI, por la necesidad de conciliar los párrafos 1 y 2 del artículo 72. Conforme al párrafo 1 del artículo 72 de la LUCI (última oración), la entrega de la cosa se efectuará normalmente enviando los documentos (incluido un conocimiento de embarque negociable) a un banco, encargado del cobro en la ciudad de residencia del comprador, que entregará los documentos a cambio del pago del precio[13]. El párrafo 1 del artículo 72 dice que en dicho pago "el comprador no estará obligado a pagar el precio sin que tenga oportunidad de examinar la cosa". En cambio, el párrafo 2 dice:

> "No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, en el caso de que el contrato estipule pago contra documentos, el comprador no tiene derecho a rehusar el pago del precio por el hecho de que no haya tenido oportunidad de examinar la cosa."

19. La dificultad de conciliar estas disposiciones de los párrafos 1 y 2 del artículo 72 de la LUCI puede ilustrarse con los siguientes casos:

a) *Caso No. 1.* El contrato estipula el pago del precio contra presentación de un conocimiento de embarque negociable en el lugar de destino de la cosa y sólo una vez llegada la cosa.

b) *Caso No. 2.* El contrato estipula dicho pago contra documentos antes del momento en que puede esperarse la llegada de la cosa, o en un lugar alejado del lugar de destino.

20. En el caso No. 1, la inspección sería factible, y podría esperarse del vendedor que la facilitase mediante instrucciones apropiadas en el conocimiento de embarque o mediante instrucciones apropiadas al porteador. En el caso No. 2, los términos del contrato demuestran que la inspección previa al pago era incompatible con los procedimientos de entrega y pago acordados por las partes. Conforme al proyecto propuesto, una oferta efectiva de entrega por parte del vendedor requeriría que se diera la oportunidad de inspeccionar la cosa en el caso No. 1, pero no en el caso No. 2. Es difícil elaborar soluciones satisfactorias para estas situaciones frecuentes conforme al sistema de los párrafos 1 y 2 del artículo 72 de la LUCI.

21. Se observará que el proyecto de disposición mencionado se designa como "artículo 60 [bis]". Se

---

[10] La cuestión de si un documento acredita la posesión de la cosa depende de las disposiciones del documento mismo y de la ley aplicable. La referencia que se hace en el párrafo 1 al efecto de los documentos parece preferible a una referencia a las designaciones de dichos documentos, tales como "conocimiento de embarque negociable" o "documento de título", pues estas designaciones carecen de un significado uniforme.

[11] Parece suficientemente claro que la carta de crédito ha sido "librada" si ha sido o bien emitida o confirmada en el país del vendedor.

[12] Conforme a la "práctica mercantil corriente" la carta de crédito puede requerir también la presentación de otros documentos relacionados con el envío. Véase CCI, Usos y reglas uniformes relativos a los créditos documentarios, *Registro de textos*, vol. I, cap. II, B. No obstante, la especificación de tales detalles en una convención internacional daría origen probablemente a una excesiva rigidez.

[13] El banco encargado del cobro, que actúa en representación del vendedor, tendrá normalmente en su poder el conocimiento de embarque y una letra de cambio a la vista, librada por el vendedor, requiriendo el pago del precio. Una vez pagada la letra, el banco encargado del cobro entregará el conocimiento de embarque.

refleja así el hecho de que se han expresado dudas sobre la necesidad del artículo 60 de la LUCI[14]. Si el Grupo de Trabajo decide suprimir este artículo, el proyecto de disposición que figura *supra* podrá reemplazarlo. Si el Grupo de Trabajo conserva el artículo 60 de la LUCI, será apropiado que el proyecto de disposición mencionado siga a ese artículo.

B. Sanciones por incumplimiento del contrato por el comprador

1. *Consolidación de los distintos conjuntos de disposiciones sobre sanciones aplicables al incumplimiento del contrato de compraventa por el comprador*

22. El capítulo IV de la LUCI, titulado "Obligaciones del comprador", establece sólo unas pocas normas sustantivas respecto de las obligaciones del comprador, pero incluye entre éstas tres conjuntos distintos de disposiciones sobre sanciones aplicables cuando el comprador no cumple alguna de sus obligaciones sustantivas. Así, en el capítulo IV figuran disposiciones separadas sobre sanciones en: *a*) los artículos 61 a 64 (sanciones por la falta de pago); *b*) los artículos 66 a 68 (sanciones por el incumplimiento de la obligación de recibir la cosa), y *c*) el artículo 70 (sanciones para el incumplimiento de "cualquiera" obligación). Esta fragmentación de las disposiciones sobre sanciones es paralela al criterio empleado en el capítulo III de la LUCI (Obligaciones del vendedor). En su cuarto período de sesiones, el Grupo de Trabajo decidió que los distintos conjuntos de disposiciones sobre sanciones del capítulo III debían consolidarse[15]. Las razones para consolidar las disposiciones sobre sanciones del capítulo III también parecen aplicables al capítulo IV. En el informe del Secretario General, presentado al Grupo de Trabajo en su cuarto período de sesiones, se analizan minuciosamente los problemas resultantes de la creación de conjuntos distintos de disposiciones sobre sanciones para diversos aspectos de la ejecución del contrato de compraventa. Como se señala en el informe, unificar tales disposiciones presenta las siguientes ventajas[16]:

a) Una estructura unificada evita lagunas y las complejas referencias cruzadas e incongruencias que resultan de los conjuntos distintos de disposiciones sobre sanciones. Como resultado, las disposiciones unificadas pueden redactarse con mayor sencillez y claridad.

b) Todas las disposiciones sustantivas sobre lo que *debe hacer* una parte pueden ubicarse juntas, y no es necesario interrumpirlas con normas complejas y técnicas sobre sanciones por falta de cumplimiento. Dicha presentación unificada de deberes sustantivos hace más fácil para los comerciantes comprender y ejecutar sus obligaciones.

c) Pueden omitirse las disposiciones redundantes y duplicadas, simplificando y abreviando así la ley. Como se señala en el informe del Secretario General, la extensión y complejidad de la LUCI ha sido tema de amplios comentarios; atender a estas críticas contribuirá a facilitar una adopción más amplia de la Ley Uniforme.

23. En vista de que el Grupo de Trabajo ha decidido consolidar los distintos conjuntos de disposiciones sobre sanciones en el capítulo III (Obligaciones del vendedor), parece probable que el Grupo de Trabajo desee examinar una consolidación análoga en el capítulo IV (Obligaciones del comprador). Por consiguiente, se examinarán en primer lugar en este informe las disposiciones sobre las obligaciones sustantivas del comprador. El examen del capítulo IV revela que contiene poquísimas disposiciones sustantivas sobre el cumplimiento del comprador. Este hecho, que refleja el alcance relativamente estrecho del cumplimiento del comprador (el pago del precio acordado), pone de relieve la conveniencia y viabilidad de consolidar: *a*) las disposiciones sustantivas, y *b*) las disposiciones sobre sanciones del capítulo IV.

24. Las cuatro primeras disposiciones sustantivas del capítulo IV — los artículos 56 a 59 — fueron examinadas por el Grupo de Trabajo en su cuarto período de sesiones[17]. El artículo 60, y el artículo 60 bis propuesto, fueron examinados *supra* (párrafo 11).

25. Los artículos 61 a 64 de la LUCI abarcan una subsección titulada "C. Sanciones por la falta de pago". Por razones mencionadas anteriormente (párrafos 22 y 23), estas disposiciones sobre sanciones se examinarán posteriormente en relación con una consolidación de las sanciones del vendedor.

26. La sección II de la LUCI, titulada "Recepción" (artículos 65 a 68), se compone principalmente de disposiciones sobre sanciones que duplican las de la subsección C de la sección I de la LUCI. Una de las relativamente pocas disposiciones sustantivas de esta sección es el artículo 65. Este artículo constituye una mera definición de la "recepción". (El comprador está obligado a "proceder a la recepción" por el artículo 56.) La retención del artículo 65 en su forma actual no parece presentar problemas[18].

27. El artículo 66 establece disposiciones sobre sanciones por el incumplimiento del comprador de su obligación de proceder a la recepción de la cosa. (Este artículo es paralelo al artículo 62 que establece disposiciones sobre sanciones por el incumplimiento del comprador respecto del pago del precio.) Por razones ya expuestas (párrafos 22 y 23), se formulará más adelante

---

[14] Véase Análisis de las observaciones y propuestas presentadas al Grupo de Trabajo en su cuarto período de sesiones (A/CN.9/WG.2/WP.15), párrs. 25 y 26, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, I, A, 1. La necesidad del artículo 60 de la LUCI puede reducirse aún más si se aprueban las disposiciones sobre la fecha del pago expuestas en el proyecto de propuesta que figura *supra*.

[15] Informe sobre el cuarto período de sesiones (A/CN.9/75), párrs. 79 a 137, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, I, A, 3.

[16] El informe del Secretario General (A/CN.9/WG.2/WP.6) se reproduce como anexo II al Informe sobre el cuarto período de sesiones (A/CN.9/75), reproducido en Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, I, A, 2. La consolidación de las disposiciones sobre sanciones se analiza en los párrafos 27 a 57, 111 a 155, y 158 a 162. Las razones de dicha consolidación se resumen en el párrafo 177.

[17] Informe sobre el cuarto período de sesiones (A/CN.9/75), párrs. 150 a 177, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, I, A, 3. Se observará que el artículo 58 (determinación por el peso neto) se puso entre corchetes, dejándose las medidas definitivas para el presente período de sesiones (*ibid.*, párr. 171). También se aplazaron las medidas sobre un tercer párrafo propuesto para el artículo 59 (*ibid.*, párrs. 173 a 177).

[18] En el análisis de observaciones y propuestas presentadas al Grupo de Trabajo en su cuarto período de sesiones se decía que no se habían formulado observaciones sobre este artículo (A/CN.9/WG.2/WP.15, párrs. 33 y 34, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, I, A, 1).

(párrafo 36 *infra*) un conjunto consolidado de disposiciones sobre sanciones después de una presentación unificada de las obligaciones sustantivas del comprador.

28. El artículo 67 de la LUCI se refiere principalmente a los derechos y deberes sustantivos del vendedor y del comprador cuando el contrato otorga al comprador derecho a hacer ciertas especificaciones respecto de "la forma, la medición u otras modalidades de la cosa". Además, este artículo incluye en su párrafo 1 una breve cláusula que establece una sanción para el caso de que el comprador no efectúe dicha especificación. El texto del artículo 67 (en que se subraya la disposición que establece la sanción) dice así:

"*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."

29. Se observará que la disposición sobre sanciones subrayada es tan breve que podría mantenerse en este artículo sin menoscabar significativamente las ventajas (analizadas en los párrafos 22 y 23 *supra*) de establecer un solo conjunto consolidado de sanciones aplicables al incumplimiento del contrato por el comprador. No obstante, esta disposición sancionadora entraña algunos problemas de política que quizá desee examinar el Grupo de Trabajo.

30. Con arreglo al párrafo 1 del artículo 67 de la LUCI, si el comprador no hace una especificación "*en la fecha convenida* expresa o tácitamente", el vendedor puede "*declarar la resolución del contrato* dentro de un plazo breve". En virtud de esta disposición, el vendedor puede declarar la resolución del contrato dentro de un plazo breve independientemente de la duración de la demora en efectuar la especificación e independientemente de que la demora constituya o no una transgresión esencial del contrato. A este respecto, la disposición mencionada es incompatible con el párrafo 1 del artículo 26, el párrafo 1 del artículo 30, el párrafo 1 del artículo 32, el artículo 43, el párrafo 2 del artículo 45, el párrafo 3 del artículo 52, el inciso *a*) del párrafo 1 del artículo 55, el párrafo 1 del artículo 62, el párrafo 1 del artículo 66 y el inciso *a*) del párrafo 1 del artículo 70 de la LUCI y con las disposiciones sancionadoras aplicables al incumplimiento del vendedor establecidas por el Grupo de Trabajo en su cuarto período de sesiones[19]. Conforme a todas estas disposiciones, la severa sanción de resolución del contrato sólo puede aplicarse a una transgresión esencial del contrato[20]. No es evidente que una breve demora del comprador en la comunicación de las especificaciones al vendedor sea siempre más seria que la demora del vendedor en entregar la cosa o la del comprador en pagar su precio. De aquí que, en interés de la herencia y de una política sólida parezca conveniente suprimir las disposiciones sobre sanciones subrayadas en el artículo 67, de modo que la demora del comprador en la comunicación de especificaciones o su omisión de este acto estén sujetas a las sanciones generales sobre sanciones aplicables al incumplimiento del contrato por el comprador[21].

31. En el artículo 68 se establecen sanciones "por falta de recepción de la cosa por el comprador o por no realizar éste la especificación". Por razones indicadas anteriormente (párrafos 22 a 23), el fondo de esta disposición se incluirá en una disposición consolidada sobre sanciones para el capítulo IV. (Véase el párrafo 36 *infra*.)

32. En el artículo 69, en una breve oración, figura la única disposición sustantiva de la sección III, "Otras obligaciones del comprador". Incluso este artículo carece de efecto independiente, pues la obligación del comprador se limita a tomar las medidas destinadas a garantizar el pago del precio que estén "previstas en el contrato, o establecidas por los usos, por la ley o los reglamentos en vigor". Parece innecesario repetir que el comprador habrá de ejecutar el contrato; la LUCI en el artículo 9 da efecto a los usos; y, al parecer, las leyes y reglamentos "aplicables" continuarían siendo "aplicables" aún sin una disposición tan vaga (y circular). La inclusión de esta sección separada en "Otras obligaciones del comprador" resultó probablemente de la creación de categorías separadas para las obligaciones del comprador ("Sección I, Pago del precio"; "Sección II, Recepción"), cada una con su propio sistema de sanciones. Este intento de establecer categorías de obligaciones del comprador creó la necesidad de una sección general de tipo residual para toda obligación del comprador que pudiera caer fuera del alcance de las primeras dos secciones. Se evita este problema mediante una presentación unificada de: *a*) las obligaciones sustantivas del comprador, y *b*) las sanciones aplicables al incumplimiento de cualquiera de sus obligaciones sustantivas.

33. Dado que el artículo 69 no tiene efecto independiente, podría omitirse; por la misma razón, es probable que su conservación no fuera perjudicial. No obstante, las disposiciones sobre el pago (incluido el garantizar el pago abriendo un crédito documentado se incluyeron en la nueva redacción propuesta del artículo 60 [bis] (párrafo 11 *supra*). Si el Grupo de Trabajo aprobase un

[19] Informe sobre el cuarto período de sesiones (A/CN.9/75, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, I, A, 3), párr. 108 (inciso *a*) del párr. 1 del artículo 44); véase también Compilación (A/CN.9/WG.2/WP.18), reproducida en el presente volumen, segunda parte, 1, 2 *supra*.

[20] En muchas disposiciones de la LUCI, y en el sistema de sanciones aprobado por el Grupo de Trabajo en su cuarto período de sesiones (artículo 43 e inciso *b*) del párrafo 1 del artículo 44), la parte inocente puede establecer una base para la resolución del contrato enviando una notificación por la que exhorta a cumplir dentro de un plazo fijo de duración razonable (*Nachfrist*). El párrafo 1 del artículo 67 de la LUCI prevé una notificación del vendedor al comprador, pero el vendedor puede resolver el contrato, en caso de haber cualquier demora en efectuar las especificaciones, independientemente de que se haya enviado dicha notificación.

[21] La estructura propuesta para el capítulo IV se expone en el párrafo 45 *infra*. En esa presentación puede verse la ubicación propuesta del artículo 67 en el capítulo.

artículo del tenor de esa propuesta, se ganaría en claridad y simplicidad omitiendo el artículo 69 de la LUCI.

34. El artículo 70, último artículo del capítulo IV, Obligaciones del comprador, establece un conjunto de sanciones para la sección III, "Otras obligaciones del comprador". Tales conjuntos separados de sanciones serían, por supuesto, innecesarios, si el Grupo de Trabajo estableciese un conjunto consolidado de sanciones para el capítulo IV.

a) *Criterios para la redacción de las disposiciones refundidas sobre sanciones*

35. Por los motivos antes indicados (párrafos 22 y 23), parece probable que el Grupo de Trabajo deseará establecer sanciones refundidas para el capítulo IV, sobre la base de las sanciones refundidas que aprobó para el capítulo III[22]. Como veremos más adelante, las sanciones refundidas para el capítulo III (Obligaciones del vendedor) pueden adaptarse fácilmente al capítulo IV (Obligaciones del comprador). Las principales adaptaciones derivan del hecho de que las obligaciones del comprador son menos complejas que las del vendedor; ello hace que no sea necesario retener en el capítulo IV algunas de las disposiciones sobre sanciones del capítulo III.

b) *Proyecto de disposiciones para la sección II — Sanciones aplicables al incumplimiento del contrato por el comprador*

36. A continuación figura un proyecto de disposiciones sobre sanciones para el capítulo IV, basado en las disposiciones (artículos 41 y siguientes) aprobadas para el capítulo III. Este sistema presupone que en la primera parte del capítulo IV se expondrán las obligaciones substantivas del comprador; estas disposiciones podrían agruparse bajo el siguiente epígrafe: "Sección I. Cumplimiento del contrato por el comprador"[23]. En tal caso, las disposiciones refundidas sobre sanciones podrían agruparse bajo el siguiente epígrafe: "Sección II. Sanciones por el incumplimiento del contrato por el comprador"[24].

Disposiciones propuestas

SECCIÓN II. SANCIONES POR EL INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO POR EL COMPRADOR

Artículo 70

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

a) Ejercer los derechos previstos en los artículos 71 a 72 *bis*; y

b) Reclamar una indemnización de daños y perjuicios en los casos previstos en los artículos 82 y 83 o en los artículos 84 a 87.

2. En ningún caso el comprador podrá obtener de un juez o de un tribunal arbitral un plazo de gracia.

Artículo 71

El vendedor tiene derecho a exigir del comprador 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 vendedor haya actuado en forma incompatible con ese derecho declarando la resolución del contrato en virtud del artículo 72 *bis*.

Artículo 72

Cuando el vendedor pida al comprador que ejecute el contrato, el vendedor podrá fijar un plazo suplementario de duración razonable para dicha ejecución. Si el comprador no satisface la petición dentro del plazo suplementario, o, cuando el vendedor no haya fijado tal plazo, dentro de un período razonable, o si el comprador ya antes del vencimiento del plazo pertinente declara que no satisfará la petición, el vendedor podrá recurrir a todo recurso que tenga a su disposición con arreglo a la presente Ley.

Artículo 72 bis

1. El vendedor podrá declarar resuelto el contrato mediante notificación al comprador:

a) Cuando el no cumplimiento por el comprador de cualquiera de sus obligaciones según el contrato de compraventa y la presente Ley constituya una transgresión esencial del contrato; o

b) Cuando el comprador no haya ejecutado el contrato dentro de un plazo adicional fijado por el vendedor de conformidad con el artículo 72.

2. El vendedor perderá el derecho de declarar resuelto el contrato si no notifica al comprador dentro de un período razonable su intención de ejercerlo, después que el vendedor haya descubierto el no cumplimiento por el comprador o debiera haberlo descubierto, o cuando el vendedor haya pedido al comprador que ejecute el contrato, después del vencimiento del período a que se refiere el artículo 72.

c) *Examen del proyecto de disposiciones para la sección II — Sanciones para el incumplimiento del contrato por el comprador*

37. El artículo 70 está calcado del artículo original (artículo 41) de las disposiciones refundidas sobre sanciones para el capítulo III, tal y como fueron aprobadas por el Grupo de Trabajo en su cuarto período de sesiones. En el párrafo 1 *b*) del artículo 70, fue necesario añadir una referencia al artículo 83, que trata del "re-

[22] Informe sobre el cuarto período de sesiones (A/CN.9/75, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, I, A, 3), párrs. 83 a 130 (artículos 41 a 47), y anexo I. Véase el informe del Secretario General, *ibid.*, anexo II, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte I, A, 2, párrs. 111 a 117, y especialmente los párrs. 158 a 176.

[23] Esta sección incluiría los textos originales o reformados de los artículos 56, 57, 58, 59, 60, 65 y 67. Véanse los párrs. 3, 11 y 28 *supra*. La estructura propuesta para el capítulo IV se expone en el párr. 45 *infra*.

[24] Esta sección reemplazaría a los artículos 61, 62, 63, 64, 66, parte del 67 1), 68 y 70 de la LUCI. Para evitar confusiones con la numeración de los artículos de la LUCI, el proyecto de disposiciones sobre sanciones empezaría con el artículo 70, que en la LUCI estipula sanciones para el incumplimiento por el comprador de las "otras obligaciones". Los artículos 71 y 72 de la LUCI se han incorporado al proyecto de artículo 60 [bis], que figura en el párrafo 11 *supra*.

tardo en el pago del precio". (Véase el artículo 63 2) de la LUCI.)

38. El párrafo 1 del artículo 70 es un índice introductorio. La conjunción "y" se ha incluido al final del párrafo 1 *a*) para salvaguardar el principio que informa los artículos 41 2), 55 1), 63 1) y 68 1) de la LUCI, de que una parte puede resolver el contrato y reclamar una indemnización de daños y perjuicios por incumplimiento[25].

39. El párrafo 2, al disponer que el comprador no podrá obtener de un juez o de un tribunal un plazo de gracia, incorpora la disposición del artículo 64 de la LUCI, que figura en la sección I (Pago del precio) del capítulo IV. La sección II (Recepción) y la sección III (Otras obligaciones del comprador) no contienen esta disposición. Debido a esta omisión, podría sostenerse que la LUCI no prohíbe las solicitudes de plazos de gracia para el cumplimiento de las obligaciones descritas en las secciones II y III. Esta aseveración, probablemente contraria a la intención de los legisladores, constituye un ejemplo de las incoherencias y las omisiones a que da lugar la fragmentación de las disposiciones sobre sanciones aplicables a los diversos aspectos del cumplimiento del contrato de compraventa[26].

40. El artículo 71 se basa en el artículo 42, tal y como fue aprobado por el Grupo de Trabajo en su cuarto período de sesiones. Las únicas modificaciones substanciales son las siguientes: *a*) la omisión, al final del párrafo 1 del artículo 42, de la referencia a la reducción del precio y el saneamiento de la falta de conformidad de las mercaderías, y *b*) la omisión del párrafo 2, que trata de la entrega de mercaderías sustitutivas por el vendedor. Estas disposiciones no son pertinentes con respecto al cumplimiento del contrato por el comprador, y en el capítulo IV de la LUCI no figura como corolario ninguna disposición aplicable al cumplimiento por el comprador[27].

41. El artículo 72 está calcado del artículo 43, tal y como fue aprobado por el Grupo de Trabajo. (El artículo 43 bis aprobado por el Grupo de Trabajo para el capítulo III, se refiere al saneamiento por el vendedor de cualquier incumplimiento de sus obligaciones. Por los motivos mencionados en el párrafo precendente, no se ha incluido en el proyecto de disposiciones sobre sanciones para el capítulo IV[28].)

42. El artículo 72 bis se basa en el artículo 44, tal y como fue preparado por el Grupo de Trabajo. La única alteración significativa es la omisión del inciso *a*) del párrafo 2 del artículo 44, relativo a las disposiciones sobre el "saneamiento" por el vendedor de un cumplimiento defectuoso.

43. Otras de las disposiciones sobre las sanciones aplicables al incumplimiento del contrato por el vendedor (capítulo III) no parecen apropiadas para el caso de las obligaciones del comprador, relativamente más sencillas (capítulo IV), y no se han incluido en el proyecto antedicho. (El capítulo IV de la LUCI no contenía disposiciones de este tipo.) Las restantes disposiciones del capítulo III que no se han empleado en el proyecto para el capítulo IV (párr. 36) son las siguientes: artículo 45 (reducción de los precios), artículo 46 (entrega parcial de la mercadería), artículo 47 (oferta de entrega antes de la fecha fijada; oferta de una cantidad mayor de mercaderías), artículo 48 (aplicación de las sanciones antes del momento fijado para la entrega, si es evidente que las mercaderías no serán conformes al contrato).

44. Las diversas sanciones refundidas antes expuestas, aplicables cuando "el comprador no cumpla cualquiera de sus obligaciones con arreglo al contrato de compraventa y la presente Ley", tratan del fondo de las cuestiones a que se refieren los tres grupos de disposiciones sobre sanciones del capítulo IV de la LUCI (Subsec. IC: artículos 61, 62, 63 y 64; sec. II: artículos 66, 67 1) y 68; sec. III: artículo 70)[29]. Se cree que esta unificación de las sanciones a que puede recurrir el vendedor se ajusta a las políticas que indujeron al Grupo de Trabajo a adoptar medidas similares con respecto al capítulo III (véase el párr. 22 *supra*).

C. Estructura propuesta para el capítulo IV

45. A continuación se expone, en forma esquemática, la estructura del capítulo IV que resultaría de las decisiones del Grupo de Trabajo y de los proyectos de disposiciones enunciados en el presente documento:

---

[25] Los artículos 84 a 87 indican claramente que en caso de resolución del contrato pueden percibirse indemnizaciones de daños y perjuicios, pero conviene no dejar al lector en la duda a este respecto, cuando examine las secciones precedentes de la ley.

[26] En los párrafos 164, 170, 171, 172, 174 y 176 del informe del Secretario General, presentado al Grupo de Trabajo en su cuarto período de sesiones (A/CN.9/75, anexo II), se examinan las omisiones e incoherencias similares que aparecen en los diversos sistemas de sanciones, del capítulo III (Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, I, A, 2).

[27] El proyecto de artículo 71 trata del derecho a exigir del comprador el cumplimiento del contrato. En el capítulo IV de la LUCI, una disposición análoga aparece en la sección I (artículo 61) y en la sección III (artículo 70 2)), pero no en la sección II. Esta última omisión parece ser otro descuido accidental resultante de la fragmentación de las disposiciones sobre sanciones de la LUCI. Véase el párrafo 39 *supra*.

[28] Podría preverse una disposición sobre el "saneamiento" por un comprador de un cumplimiento inicial defectuoso con respecto al pago (es decir, rectificar las condiciones de una carta de crédito). No obstante, las disposiciones sobre saneamiento del artículo 44 de la LUCI y del artículo 43 bis del proyecto del Grupo de Trabajo parecen motivadas por las especiales complicaciones inherentes a la reparación o sustitución de mercaderías defectuosas. Como se ha señalado, el capítulo IV de la LUCI no contiene ninguna disposición comparable a las disposiciones sobre saneamiento del artículo 44, en el capítulo III. Tales disposiciones no parecen necesarias, ya que esas cuestiones pueden resolverse determinando si el cumplimiento inicial del contrato, o la demora en remediar dicho incumplimiento, constituyeron una transgresión esencial del contrato.

[29] El artículo 66 1) estipula que, cuando el incumplimiento por el comprador de su obligación de proceder a la recepción de la cosa "dé al vendedor justos motivos para temer que el precio no le será pagado", el vendedor podrá declarar la resolución del contrato, incluso si dicho incumplimiento no constituye una transgresión esencial del contrato. Ninguna disposición de esta índole figura en la sección I (Pago del precio) ni en la sección III (Otras obligaciones) del capítulo IV, y es difícil comprender por qué un incumplimiento (o una demora) en proceder a la recepción requiere sanciones más graves que un incumplimiento (o una demora) con respecto al pago del precio. Véase el examen del artículo 67, referente al caso de que no se faciliten especificaciones (párr. 30 *supra*). Véase también el artículo 73 de la LUCI (suspensión del cumplimiento de las obligaciones por temor de incumplimiento).

CAPITULO IV. OBLIGACIONES DEL COMPRADOR

Sección I. Cumplimiento del contrato por el comprador

Artículos 56 a 59

(Véase el Anexo I al documento A/CN.9/75* y la Compilación (A/CN.9/WG.2/WP.18)**

Artículo 60 [bis]

(Véase el proyecto de disposición en el párrafo 11 *supra*)

Artículo 65

(El mismo que en la LUCI; véase el párrafo 26 *supra*)

Artículo 67

(Véase la disposición que figura en el párrafo 28 *supra*, basada en el artículo 67 de la LUCI, salvo que la disposición subrayada se suprimiría)

Sección II. Sanciones por el incumplimiento del contrato por el comprador

Artículos 70 a 72 bis

(Véanse los proyectos de disposiciones en el párrafo 36 *supra*)

II

Capítulo V. Disposiciones comunes a las obligaciones del vendedor y del comprador

A. Revisión y reordenación de las disposiciones de los artículos 71 y 72 sobre el pago por el comprador

46. Anteriormente se ha propuesto (párrs. 7 y 11) la incorporación al capítulo IV del fondo de los artículos 71 y 72, al objeto de lograr una presentación más completa e inteligible de las obligaciones del comprador con respecto al pago (verbigracia, el tiempo y el lugar del pago y el derecho a la inspección antes del pago). Esta refundición se propuso en el proyecto de artículo 60 [bis]) enunciado en el párrafo 11 *supra*; dicha disposición trata también de los problemas de redacción que plantean los artículos 71 y 72. Si el Grupo de Trabajo aprueba una disposición análoga al mencionado proyecto, los artículos 71 y 72 deberán suprimirse del capítulo V.

47. Como se ha señalado ya, las cuestiones de que tratan los artículos 71 y 72 son parte integrante de las obligaciones básicas del comprador con respecto al pago, que es el objeto del apartado B de la sección 1 del capítulo IV, "Lugar y fecha del pago". El artículo 73 se ocupa de un problema específico: la posibilidad de diferir el cumplimiento de las obligaciones debido a una circunstancia imprevista es decir, "siempre que la situación económica de la otra parte haya pasado a ser, con posterioridad al contrato, tan difícil que existan justos motivos para temer que ella no cumplirá con una parte importante de sus obligaciones". Los problemas que plantean estas circunstancias imprevistas están estrechamente relacionados con las cuestiones objeto de la sección 2 del capítulo V, "Exoneración" (artículo 74). Por consiguiente, el artículo 73 debería quedar en el capítulo V[30]. Por otra parte, el traslado de las disposiciones sobre la obligación básica del comprador de pagar el precio, de los artículos 71 y 72 al capítulo IV, clarificaría la estructura de la ley uniforme.

B. Suspensión del cumplimiento: artículo 73

48. Las disposiciones del artículo 73 abarcan dos cuestiones: 1) el párrafo 1 establece una norma general para la suspensión del cumplimiento; 2) los párrafos 2 y 3 aplican la norma general a una situación determinada, la oposición a la entrega al comprador de las mercaderías *in transitu*.

1. *Norma general sobre suspensión del cumplimiento*

49. El párrafo 1 del artículo 73 estipula que

> "Cada una de las partes puede diferir el cumplimiento de sus obligaciones, siempre que la situación económica de la otra parte haya pasado a ser, con posterioridad al contrato, tan difícil que existan justos motivos para temer que ella no cumplirá con una parte importante de sus obligaciones".

50. En una respuesta de Egipto, de 1969, a un cuestionario del Secretario General, se ponía de relieve que la disposición antedicha "deja a la parte interesada la evaluación de la situación económica de la otra parte y de la importancia de las obligaciones que serían incumplidas[31]. Esta misma cuestión fue debatida en el segundo período de sesiones de la Comisión (1969); otros representantes expresaron la opinión de que la mencionada disposición no concedía a una parte el derecho a suspender unilateralmente el cumplimiento, y que una parte que actuara en forma incompatible con la norma estipulada en el párrafo 1 estaría obligada a pagar daños y perjuicios por incumplimiento del contrato[32]. Así pues, el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar, entre otras cosas, si la declaración que figura en el artículo 73 sobre las circunstancias que autorizan la suspensión del cumplimiento es suficientemente concreta y objetiva[33].

51. También deben tenerse en cuenta las consecuencias de la suspensión del cumplimiento. Para el examen de este problema será útil el siguiente caso concreto, que constituye probablemente la situación más típica contemplada por el artículo 73.

52. *Caso No. 1.* Un contrato de compraventa firmado en el mes de enero fija la fecha de entrega en el mes de junio. En enero, una investigación del departamento de créditos del vendedor indica que la situación financiera del comprador es sólida, por lo que el vendedor conviene en que el comprador aplace el pago hasta

---

* Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, I, A, 3.

** Reproducida en el presente volumen, segunda parte, I, 2 *supra*.

[30] Parecería indicado que el artículo 73 figurase en la sección 1 del capítulo V bajo un epígrafe del tenor siguiente: "Suspensión del cumplimiento".

[31] A/CN.9/11/Add.3, pág. 24.

[32] CNUDMI, Informe sobre el segundo período de sesiones (1969) (A/7618), Anexo I, párrs. 95-96.

[33] Esta cuestión está relacionada con la que plantea la disposición del artículo 76, que dice que una parte puede declarar la resolución del contrato si "resulta claro que una de las partes cometerá una transgresión esencial del mismo".

60 días después de la entrega en el mes de junio[34]. No obstante, en el mes de mayo se informa al vendedor de que la situación financiera del comprador ha empeorado, de modo que resultaría arriesgado entregar las mercaderías antes del pago: con arreglo a lo dispuesto en el artículo 73 1), "existen justos motivos para temer" que el comprador no cumplirá con una parte importante de sus obligaciones.

53. Para la situación descrita, el artículo 73 1) estipula simplemente que el vendedor "puede diferir el cumplimiento de sus obligaciones". Esta breve declaración plantea varios interrogantes. ¿Está obligado el vendedor a notificar al comprador que va a "diferir el cumplimiento de sus obligaciones", o bien el comprador se apercibirá por primera vez de la dificultad en junio, cuando no lleguen las mercaderías? Si la situación financiera del comprador sigue siendo dudosa, ¿tiene derecho el vendedor a no hacer *nada* más para cumplir el contrato? (Obsérvese que la única circunstancia que debería preocupar al vendedor es la provisión inicial para la entrega a crédito.) ¿Cuál será el efecto de la "suspensión del cumplimiento" por el vendedor en las obligaciones del comprador? (Por ejemplo, si el comprador no hace nada por resolver la situación, ¿podrá demandarle el vendedor por incumplimiento de contrato, o bien el empeoramiento de la situación financiera del comprador le exime de la responsabilidad contraída en virtud del contrato?) Así pues, según la versión actual del artículo 73, la situación parece quedar en el aire.

54. En la práctica, la situación se resolvería del modo siguiente: el vendedor notificaría al comprador que, dada la preocupación que le causa el reciente informe financiero, el acuerdo para la entrega a crédito quedará en suspenso, y las mercancías no se embarcarán a menos que el comprador garantice primero que se pagará el precio, de ordinario mediante la emisión de una carta de crédito irrevocable. El artículo sería más útil si ofreciera a las partes una orientación algo más clara, basada en la práctica mercantil habitual.

55. La aplicación del artículo 73 puede considerarse también a la luz de la siguiente situación:

56. *Caso No. 2.* Un contrato firmado en enero requiere que el vendedor fabrique la mercadería con arreglo a las especificaciones del comprador y la entregue en junio a cambio de una cantidad en efectivo. En febrero el vendedor recibe un informe desalentador sobre la situación financiera del comprador, de modo que "existen justos motivos para temer" que las mercaderías manufacturadas con arreglo a las especificaciones del comprador quedarán en poder del vendedor. (En esta situación el vendedor no puede, naturalmente, confiar en una obligación jurídica teórica del comprador de indemnizarle por su pérdida.)

57. En esta situación, al igual que en el Caso No. 1, es necesario conciliar cuidadosamente los intereses de ambas partes: *a*) el vendedor necesita protección contra un riesgo práctico; *b*) el comprador necesita saber qué es lo que preocupa al vendedor; *c*) el cumplimiento de las obligaciones del vendedor sólo debería poderse diferir hasta que el comprador diese garantías de pago a la entrega de ordinario mediante la emisión de un crédito documentario.

58. Parece conveniente ampliar el párrafo 1 del artículo 73 para que comprenda los problemas expuestos. Cabría considerar un texto que dijese aproximadamente:

"Proyecto de párrafo 1 bis del artículo 73

"Una parte que difiera el cumplimiento de sus obligaciones deberá notificarlo en plazo breve a la otra parte y deberá reanudar el cumplimiento de sus obligaciones si ésta, mediante una garantía, crédito documentario u otro procedimiento, ofrece seguridades suficientes de su cumplimiento. En caso de que la otra parte no proporcione dicha garantía dentro de un plazo razonable después de la notificación, la parte que suspendió el cumplimiento podrá resolver el contrato."

2. *Oposición a la entrega de las mercaderías en tránsito al comprador*

59. En la práctica, las disposiciones de los párrafos 2 y 3 del artículo 73 relativas a la retención en tránsito sólo son aplicables en una combinación más bien rara de circunstancias: 1) el vendedor expide las mercaderías al comprador sin recibir pago o garantía del pago (como una carta de crédito documentario) y sin conservar el control de las mercaderías[35]; y 2) el vendedor recibe nueva información respecto de la situación financiera del comprador mientras las mercaderías se encuentran aún en tránsito y, por tanto, a tiempo para tomar las medidas necesarias con objeto de impedir la dación de las mercaderías por el porteador al comprador. Disposiciones sobre retención en tránsito aparecen en diversas formas en las legislaciones nacionales y han provocado confusas especulaciones teóricas, pero cabe dudar de que su importancia en la práctica sea proporcional a su dificultad.

60. Las disposiciones de la LUCI sobre la retención en tránsito plantean una cuestión fundamental de interpretación: ¿imponen estas disposiciones obligaciones jurídicas a los porteadores o a terceros; o se limita el artículo 73 a reglar los conflictos de derechos sobre la mercadería entre el vendedor y el comprador? El artículo 8 de la LUCI, en la forma en que fue aprobado sin cambios por el Grupo de Trabajo, dispone: "La presente Ley regulará exclusivamente las obligaciones del vendedor y del comprador que surjan de un contrato de venta." Por otra parte, parecen implicar un alcance más general del artículo 73 la disposición del párrafo 2, en el sentido de que el vendedor "puede oponerse a la dación de la cosa" por el porteador, y, más particularmente, la disposición del párrafo 3, que protege a un tercero que reclame la cosa y, "que sea legítimo titular de un documento que le conceda derecho para obtener la cosa", a menos que el vendedor demuestre que el tercero, al adquirirlo, "hubiera actuado a sabiendas en perjuicio del vendedor". La respuesta de Austria al Secretario General en 1969 expresó preocupación por la responsabilidad que estas disposiciones podrían imponer a los porteadores, en pugna con disposiciones de derecho interno y de derecho internacional relativas al transporte de mercaderías[36].

[34] En la práctica, el contrato de compraventa permitiría normalmente al vendedor modificar o anular esos acuerdos crediticios hasta la fecha de entrega.

[35] Este control podría lograrse mediante la consignación de las mercaderías a la orden del vendedor y mediante la transmisión del conocimiento de embarque negociable, con una letra a la vista, por conductos bancarios.

[36] Análisis (A/CN.9/WG.2/WP.17), párr. 13; A/CN.9/11, pág. 8.

61. Sería difícil tratar adecuadamente, en una ley uniforme sobre la compraventa, de los derechos de los transportistas y de terceros. En consecuencia, parece conveniente dejar en claro que todas las disposiciones sobre retención en tránsito del artículo 73 se limitan a los derechos y obligaciones entre el vendedor y el comprador, y son, pues, compatibles con el alcance de la ley según se define en el artículo 3. Ello podría lograrse con una adición al párrafo 2 del artículo 73 (en el proyecto siguiente, cabe dudar de si la frase entre corchetes: *a*) está de más, o *b*) es útil en interés de la claridad).

"*Adición propuesta al párrafo 2 del artículo 73*

"La disposición anterior se refiere sólo a los derechos sobre la cosa entre comprador y vendedor [y no afecta a las obligaciones de los porteadores ni de terceros]."

62. Si el Grupo de Trabajo decide que el párrafo 2 del artículo 73 se limita a los derechos y obligaciones entre el vendedor y el comprador, el párrafo 3 resultará innecesario y podrá suprimirse.

C. Estructura propuesta para la sección 1 del capítulo V

63. Las propuestas anteriores llevarían a la siguiente estructura de la sección 1 del capítulo V (los dos primeros artículos de esta sección de la LUCI — los artículos 71 y 72 — se incorporarían al capítulo IV; véanse los párrafos 7 a 10 y el propuesto artículo 60 *bis* en el párrafo 11 *supra*).

Capítulo V. Disposiciones comunes a las obligaciones del vendedor y del comprador

Seccion I. Suspension del cumplimiento

Artículo 73

1. Cada una de las partes puede diferir el cumplimiento de sus obligaciones, siempre que la situación económica de la otra parte haya pasado a ser, con posterioridad al contrato, tan difícil que existan justos motivos para temer que ella no cumplirá con una parte importante de sus obligaciones. (Igual que el inciso 1 del artículo 73 de la LUCI.)

1 bis. Una parte que difiera el cumplimiento de sus obligaciones deberá notificarlo en plazo breve a la otra parte y deberá reanudar el cumplimiento de sus obligaciones si ésta, mediante una garantía, crédito documentario u otro procedimiento, ofrece seguridades suficientes de su cumplimiento. En caso de que la otra parte no proporcione dicha garantía dentro de un plazo razonable después de la notificación, la parte que suspendió el cumplimiento podrá resolver el contrato. (Véase el párrafo 58 *supra*.)

2. Si el vendedor ha expedido la cosa antes de que revele la situación económica del comprador prevista en el inciso precedente, puede oponerse a la dación de la cosa al comprador, inclusive si éste es titular de un documento que le conceda el derecho de obtenerla. La diposición anterior se refiere sólo a los derechos sobre la cosa entre comprador y vendedor [y no afecta a las obligaciones de los porteadores ni de terceros] (párrafo 2 del artículo 73 de la LUCI, con la adición propuesta en el párrafo 61 *supra*).

(Se omite el párrafo 3 del artículo 73 de la LUCI. Véase el párrafo 62, *supra*.)

III

Capítulo VI. Transmisión de los riesgos

A. Introducción; decisiones conexas del Grupo de Trabajo

64. Un problema importante, al que una ley uniforme sobre la compraventa debe ofrecer respuestas claras y prácticas, es el de si el riesgo de pérdida de las mercaderías corresponde al vendedor o al comprador. Este problema generalmente se presenta por el daño o la pérdida que ocurre después que las mercaderías han sido dadas por el vendedor a un porteador o a otro intermediario y antes de su recepción por el comprador. En la práctica normal, toda esta pérdida o la mayor parte estará cubierta por el seguro[37]. Pero, incluso en esos casos, las normas sobre el riesgo de pérdida tienen importancia para hacer recaer sobre el asegurador el peso de la reclamación y el del salvamento de las mercaderías dañadas; en los casos en que la protección del seguro sea inadecuada o inexistente, las normas sobre el riesgo de pérdida son todavía más importantes[38].

65. El Grupo de Trabajo tomó decisiones importantes acerca del criterio sobre el riesgo de pérdida en su tercer período de sesiones (enero de 1972). En esa ocasión el Grupo de Trabajo examinó el artículo 19 de la LUCI, que establece una definición compleja de "entrega" (*délivrance*)[39]. En ese momento se planteó la cuestión de las normas sobre riesgo de pérdida, pues la norma fundamental sobre este tema, que figura en el párrafo 1 del artículo 97 de la LUCI, dice:

"1. Los riesgos se transmitirán al comprador desde que la entrega de la cosa tiene lugar en las condiciones previstas en el contrato y en la presente Ley."

Por consiguiente, fue necesario examinar si la definición de "entrega" del artículo 19 sirve para determinar a quién correspondería el riesgo de la pérdida, así como para determinar las demás cuestiones que, de conformidad con la LUCI, giran en torno a si hubo o no entrega de las mercaderías.

66. En respuesta a una solicitud anterior del Grupo de Trabajo, el Secretario General preparó un estudio sobre esta cuestión, que el Grupo de Trabajo examinó

[37] En algunas legislaciones, la responsabilidad del porteador por pérdida o daños de las mercaderías mientras se encontraban a su cargo es semejante a la protección que brinda una póliza de seguro.

[38] Véase también el párrafo 1 del artículo 35 (conformidad de las mercaderías determinada por su estado en el momento de la transmisión de los riesgos) y el análisis de esta disposición en el informe del Secretario General sobre obligaciones del vendedor, A/CN.9/75, Anexo II, párrs. 65 a 67. Los contratos bien redactados y las condiciones generales de venta contienen disposiciones especiales sobre riesgo de pérdida, ya sea mediante una declaración expresa en cuanto al riesgo o utilizando una expresión mercantil definida, como "F.O.B." o "C.I.F.". Véase INCOTERMS (Folleto 166 de la CCI) *Registro de textos*, vol. I, capítulo I, 2.

[39] Informe sobre el tercer período de sesiones (A/CN.9/62), Anexo II, párrs. 17 a 19, Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, I, A, 5.

en su tercer período de sesiones[40]. En esa ocasión el Grupo de Trabajo aprobó dos importantes decisiones pertinentes al enfoque del capítulo VI sobre transmisión de los riesgos.

67. En primer lugar, el Grupo de Trabajo llegó a la conclusión de que el concepto de "entrega" es una forma insatisfactoria de enfocar el problema práctico del riesgo de pérdida y de que "al tratar el problema de la definición de "entrega" se daría por sentado que los problemas del riesgo de pérdida (capítulo VI de la LUCI) no estarían supeditados al concepto de la "entrega""[41].

68. En segundo lugar, el Grupo de Trabajo llegó a la conclusión de que era necesario adoptar respecto de la "entrega" un criterio diferente del utilizado en la LUCI. En el cuarto período de sesiones culminó este proceso con la decisión de suprimir la definición de la entrega del artículo 19 de la LUCI y de expresar en el artículo 20 las *obligaciones* del vendedor en cuanto a la entrega. Como se señala en el informe del Secretario General, la LUCI vacila entre dos criterios en materia de entrega: uno consiste en definir el *acto de entrega material*; el segundo consiste en especificar la *obligación de entrega legal* que corresponde al vendedor: es decir, la obligación contractual de cumplir el contrato[42]. El artículo 19 de la LUCI, que el Grupo de Trabajo suprimió, sigue el primer criterio. El artículo 20, en la forma en que fue redactado y aprobado por el Grupo de Trabajo en su cuarto período de sesiones, sigue el segundo. Así pues, el artículo 20 no es una definición del concepto de "entrega", sino que expresa lo que el vendedor deberá hacer para cumplir la obligación que dimana del contrato. De esta manera, según el inciso *a*) del artículo 20, la entrega se efectuará, en algunos casos, "haciendo entrega de la cosa al porteador", y según los incisos *b*) y *c*) del artículo 20 (en los casos en que el comprador deba ir a buscar las mercaderías), "poniendo la cosa a disposición del comprador en ese lugar", que será generalmente en el establecimiento del vendedor.

69. Por ejemplo, en las situaciones comprendidas en los incisos *b*) y *c*) del artículo 20 (es decir, en los casos en que el comprador debe pasar a buscar las mercaderías), el vendedor, al mantenerlas en su establecimiento a disposición del comprador ha cumplido su obligación contractual en lo que respecta a la entrega. Pero este cumplimiento del vendedor no constituye el *acto* de la "entrega", que, como observó el Grupo de Trabajo, requiere la cooperación de ambas partes para efectuar una transferencia de posesión y control de una parte a la otra. En realidad, el comprador por regla general no puede — ni se le exige que lo haga — ir y tomar posesión de las mercaderías tan pronto como se ponen a su disposición y en algunas situaciones es probable que nunca pase a hacerse cargo de la mercadería. En la mayoría de estos casos, al expirar el plazo para tomar posesión, el comprador habrá infringido el contrato y deberá responder al vendedor por la pérdida que de ello derive; sin embargo, en algunos casos, la demora del comprador o su abstención total de pasar a buscar la mercadería podrán estar sujetas a una "exoneración" o excusa (artículo 74). En consecuencia, llegar a la conclusión de que un acto unilateral del vendedor, de conformidad con lo dispuesto en los incisos *b*) o *c*) del artículo 20, constituye un acto de "entrega" que transmite el riesgo de pérdida al comprador, podría plantear importantes problemas prácticos que requieren mayor atención. (Véanse los párrafos 73 y 74 *infra*.)

B. Cuestiones planteadas por las disposiciones de la LUCI, sobre riesgos y soluciones sugeridas

70. El criterio escogido por el Grupo de Trabajo en el cuarto período de sesiones al redactar el artículo 20 como una formulación de la obligación del vendedor respecto del cumplimiento del contrato, más que como una definición del acto o concepto de la entrega, refuerza la decisión tomada en el tercer período de sesiones de que las normas sobre el riesgo de pérdida no estarían supeditadas a concepto de "entrega"[43]. Puede darse un ejemplo de las cuestiones subyacentes remitiéndose a la situación siguiente.

71. *Caso No. 1.* Las partes convienen en la venta al comprador de mercaderías que deben estar a disposición del comprador en el establecimiento del vendedor durante el mes de mayo, y en que el comprador pasará a buscar las mercaderías con sus propios medios de transporte en cualquier momento de ese mes. (Compárese con una venta en fábrica). El 1° de mayo las mercaderías están listas y disponibles para la entrega, pero el 2 de mayo son destruidas por un incendio mientras se encuentran en el establecimiento del vendedor.

72. En este caso, el vendedor ha cumplido su obligación contractual tal como está definida en los incisos *b*) y *c*) del artículo 20 en la forma en que fue aprobado por el Grupo de Trabajo en su cuarto período de sesiones[44]. Sin embargo, según las normas sobre riesgo de pérdida de la LUCI, los riesgos seguirían corriendo por cuenta del vendedor. Según el párrafo 1 del artículo 97, los riesgos se transmitirán al comprador desde la "entrega"; según el párrafo 1 del artículo 19 (que es aplicable en los casos que no entrañan transporte de las mercaderías), la "entrega" consiste en la "dación" de la cosa, un hecho que, en el caso anterior, no ha ocurrido. Sólo cuando el comprador deja de cumplir su obligación de retirar la mercadería (es decir, si no pasa a buscarlas durante el mes de mayo), se transmiten los riesgos al comprador en virtud de lo dispuesto en el artículo 98 de la LUCI.

---

[40] Informe del Secretario General sobre la "entrega" en la LUCI (A/CN.9/WG.2/WP.8), Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, I, A, 1.

[41] Informe sobre el tercer período de sesiones (A/CN.9/62), Anexo II, párr. 17, Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, I, A, 5. Las razones en apoyo de esta conclusión habían sido elaboradas, dentro del contexto de situaciones concretas, en el informe antes mencionado del Secretario General sobre la "entrega" en la LUCI (Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, I, A, 1).

[42] Informe del Secretario General sobre la "entrega" en la LUCI (A/CN.9/WG.2/WP.8), Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, I, A, 1), párrs. 5, 41 y 56 a 61.

[43] Informe sobre el tercer período de sesiones (A/CN.9/62, Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, I, A, 5), Anexo II, párr. 17, analizado en el párr. 67 *supra*.

[44] Informe sobre el cuarto período de sesiones (A/CN.9/75, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, I, A, 3), párr. 29. Véase además la Compilación (A/CN.9/WG.2/WP.18), reproducida en el presente volumen, segunda parte, I, 2 *supra*.

73. El criterio dado por la LUCI respecto del riesgo de pérdida mientras las mercaderías están en posesión del vendedor parece apoyado por consideraciones prácticas. A falta de incumplimiento del contrato de una parte que prorrogue la posesión (y el riesgo) por la otra parte, hay razones prácticas para que el riesgo de pérdida recaiga sobre la parte: *a*) que tiene la posesión y control de la mercadería, y *b*) que, según la práctica comercial normal, es más probable que disponga de un seguro efectivo sobre las mercaderías. Cada una de estas dos consideraciones requiere un breve comentario.

a) El comprador de quien se exige el pago de mercaderías que nunca recibió, porque fueron destruidas mientras estaban en poder del vendedor, considerará, naturalmente, la posibilidad de que la negligencia del vendedor o sus agentes haya causado o contribuido a causar la pérdida. Los hechos pertinentes (por ejemplo, las circunstancias que produjeron el incendio en el establecimiento del vendedor) plantean difíciles problemas de prueba (positiva o negativa), y pueden llevar a un litigio costoso, así como a una frustración de la expectativa del comprador de que recibirá del vendedor la mercadería que prometió darle.

b) Es más probable que las mercaderías que están en posesión del vendedor en espera de la entrega al comprador estén cubiertas por el seguro del vendedor que por el del comprador. Una de las formas más eficaces y comunes del seguro es la póliza que comprende "edificio y su contenido", propia del comerciante que tiene posesión y control del edificio. Este tipo de póliza es eficaz y común porque el asegurador puede calcular las condiciones — de las pérdidas y la experiencia de siniestros — en este tipo de edificio (por ejemplo, resistencia de la construcción al incendio, almacenamiento de materiales inflamables, medidas de seguridad contra robo y otras semejantes). No es probable que el comprador que acaba de firmar un contrato para comprar la mercadería tome una póliza especial de seguro que comprenda esa mercadería, y esta cobertura especial es relativamente cara a causa de los costos administrativos y de la dificultad de calcular los riesgos en condiciones desconocidas.

74. Además, la asignación al vendedor del riesgo de pérdida de las mercaderías que mantiene en su propio establecimiento (como en los hechos del *Caso No. 1* en el párrafo 71 *supra*) reduce a un mínimo los complejos problemas de "destino" (identificación) de la mercadería y de notificación al comprador del "destino" a que se refirieron los miembros del Grupo de Trabajo en relación con los párrafos 2 y 3 del artículo 98 de la LUCI[45].

75. Por estas razones, los proyectos de disposiciones sugeridos, que aparecen más adelante, siguen el criterio de la LUCI en cuanto a la asignación del riesgo de pérdida en la situación antes descrita más bien que la asignación de riesgo basada en el cumplimiento del vendedor de su obligación contractual, basada en el artículo 20 revisado. Por otra parte, los proyectos de disposiciones propuestos integran disposiciones que en la LUCI se dividen entre el artículo 19 y los artículos 96 a 101 (capítulo VI), y evitan además los problemas que según conclusión del Grupo de Trabajo, eran consecuencia del uso en la LUCI de la definición de "entrega" (*délivrance*)[46]. Más adelante se explicarán otros aspectos de los proyectos de disposiciones (párrs. 77 a 86).

1. *Proyecto de disposiciones para el capítulo VI — Transmisión de los riesgos*

76. Pueden considerarse las siguientes disposiciones para el capítulo VI.

CAPITULO VI. TRANSMISION DE LOS RIESGOS

[*Artículo 96*: Omitido]

Artículo 97

(Véase LUCI 97 1), 19 2), 99)

1) Los riesgos se transmitirán al comprador en el momento de la dación de la cosa al comprador. (Véase LUCI 97 1).)

2) En el caso de que el contrato de compraventa implique un transporte de cosas, los riesgos se transmitirán al comprador en el momento de la dación de las mercaderías al porteador para ser transmitidas al comprador. (Véase LUCI 19 2).)

3) Si [la venta tiene por objeto] *el contrato se refiere a mercaderías* que se encuentren en curso de viaje [por mar] los riesgos se asumirán por el comprador a partir del momento de la dación de la cosa al porteador. Sin embargo, si al momento de la celebración del contrato el vendedor sabía o debía saber que la cosa había perecido o estaba deteriorada, los riesgos permanecerán a su cargo [hasta el momento de la celebración del contrato] *a menos que hubiera revelado tal circunstancia al comprador* [*y el comprador hubiera aceptado asumir esos riesgos*]. (Véase LUCI 99.)

Artículo 98

(Véase LUCI 98 1) y 2))

1) Cuando la dación de la cosa se retarde por el incumplimiento de una obligación del comprador, los riesgos se transmitirán a éste a partir de la última fecha en que, independientemente del incumplimiento, dicha dación debió haber sido hecha en los términos del contrato. (Igual que la LUCI 98 1).)

2) Si [la venta] *el contrato* se refiere a *mercaderías no identificadas* [cosas genéricas], el retraso del comprador motivará la transmisión de los riesgos siempre que el vendedor haya [apartado cosas] patentemente *identificado mercaderías* [destinadas al] *para el* cumplimiento del contrato, y lo haya notificado al comprador. (LUCI 98 2), con los cambios de redacción indicados.)

[Se omite el párrafo 3 del artículo 98 de la LUCI.]

[45] Véase Análisis (A/CN.9/WG.2/WP.17), párr. 90, y Anexo V, párrs. 5 y 11.

[46] Informe sobre el tercer período de sesiones (A/CN.9/62, Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, I, A, 5), párrs. 17 a 19; informe sobre el cuarto período de sesiones (A/CN.9/75, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, I, A, 3), párrs. 16 a 21. Una de las dificultades derivadas de la definición de la "entrega" del artículo 19 de la LUCI era que, en algunas circunstancias, mercaderías que no estaban de conformidad con el contrato no serían "entregadas" nunca al comprador, aunque éste las usara o consumiera. Esto provocaba tanto dificultades prácticas como de traducción.

[*Artículo 99*: Omitido; véase el artículo 97 3) del proyecto *supra*]

[*Artículo 100*: Omitido]

[*Artículo 101*: Omitido]

2. *Análisis del proyecto de disposiciones para el capítulo VI — Transmisión de los riesgos*

77. Conforme al proyecto de disposiciones presentado *supra*, se omitiría el artículo 96 de la LUCI[47]. La disposición de que cuando los riesgos son transmitidos al comprador "éste debe pagar el precio, pese a la pérdida o deterioro de la cosa", desde cierto punto de vista sólo expresa una consecuencia evidente de la transmisión de los riesgos y duplica el contenido del artículo 35 1) (primera frase), aprobado por el Grupo de Trabajo[48]. Conforme a este texto, es probable que la disposición sea innecesaria aunque inofensiva. En cambio, la disposición de que el comprador "debe pagar el precio" podría entenderse (erróneamente) como una sanción que daría al vendedor el derecho a recuperar el precio total (comparado con la indemnización) siempre que el riesgo de pérdida se hubiera transmitido al comprador, enfoque que sería incompatible con el sistema de sanciones aprobado por el Grupo de Trabajo en su cuarto período de sesiones[49]. Al parecer, la elección no es de importancia fundamental y es probable que el artículo 96 no ocasione inconvenientes graves en la práctica. Sin embargo, en homenaje a la simplicidad y a la claridad, se omite el artículo en el proyecto de disposiciones *supra*.

78. El artículo 97 del proyecto establece en el párrafo 1 una regla general sobre la transmisión de los riesgos, aplicable a los casos — que son los menos — en que el contrato no implica el transporte de las mercaderías; por ejemplo, cuando el comprador está obligado a presentarse o a ir a buscar las mercaderías, como en un contrato con la cláusula "en fábrica". Los casos en que el contrato implica el transporte de las mercaderías estarían regidos por los párrafos 2 y 3.

79. El párrafo 1 conserva el fondo de la regla sobre los riesgos de pérdida de la LUCI resultante de la combinación de los artículos 19 1) y 97 1) en una forma más simple y unificada. Los motivos que justifican el enfoque de la LUCI sobre este punto se han examinado en los párrafos 73 y 74 *supra*.

80. El párrafo 2 conserva el fondo de la regla que se desprendería de los artículos 19 2) y 97 1) de la LUCI, también en este caso en una forma simplificada, y unificada. Este proyecto no mantiene la excepción que figura en el artículo 19 2) para el caso de que "otro lugar de entrega sea convenido". La finalidad de esa excepción es dar efecto a una disposición contractual por la que se especifique el momento de la transmisión de los riesgos al comprador[50]. Sin embargo, según el artículo 8, las disposiciones de la Ley Uniforme ceden ante el acuerdo de las partes; parece innecesario repetir esa regla en diversas disposiciones de la ley.

81. El párrafo 3 se basa en el artículo 99 de la LUCI, que en determinadas circunstancias establece la transmisión al comprador de las pérdidas que se han producido antes de la celebración del contrato. La disposición se ubica en conexión con la regla del párrafo 2 (riesgos en el caso de que el contrato implique transporte) de conformidad con sugerencias hechas en estudios preparados para el presente período de sesiones[51]. Algunos posibles cambios de redacción se indican entre corchetes y subrayados. De esos cambios, los más importantes se relacionan con la forma del artículo 99 2) de la LUCI, en que se establece que aun en el caso de que el comprador sepa que "la cosa había perecido o estaba deteriorada" y no informe de ello al comprador, los riesgos correrían por su cuenta "*hasta* el momento de la celebración del contrato". Se observará que según este artículo, las mercaderías están en tránsito en el momento de la celebración del contrato; si después de celebrarse el contrato, las mercaderías sufren nuevos daños debido al transporte, esa disposición haría innecesario determinar el momento en que ocurrieron los distintos tipos de daños durante el tránsito, indagación que estaría expuesta a dificultades de orden práctico, especialmente en el contexto del transporte moderno por contenedores. Por razones de justicia y simplicidad, la modificación indicada al final del artículo 97 3) del proyecto *supra* (párrafo 76) limitaría ligeramente los beneficios que esta disposición difícil y discutible confiere al vendedor.

82. El artículo 98 se ocupa del importante problema del efecto del incumplimiento del comprador en el riesgo de pérdida. Este artículo podría aplicarse ya sea al término del tránsito según un contrato que requiera la entrega "en buque" (u otro similar), o en el establecimiento del vendedor en virtud de un contrato que requiera que el comprador acuda a buscar las mercaderías. El proyecto presentado *supra* conserva el contenido de los párrafos 1 y 2 del artículo 98 de la LUCI, pero omite el párrafo 3. En un estudio presentado para el actual período de sesiones se sugiere que se conserve (en esencia) el párrafo 1 del artículo 98, pero que se omitan los párrafos 2 y 3 del artículo 98 de la LUCI[52].

---

[47] Véanse las opiniones discrepantes sobre esta cuestión, resumidas en el Análisis (A/CN.9/WG.2/WP.17) párr. 84. Véase *ibid.*: sección V, párrs. 3, 6 y 11; sección VIII, párrs. 6 y 7; sección IX, párr. 16, reproducidas en el presente volumen, segunda parte, I, 4 *supra*.

[48] Véase Compilación (A/CN.9/WG.2/WP.18), así como el examen del artículo 35 en el Informe del Secretario General sobre las obligaciones del vendedor (A/CN.9/75, Anexo II, párrs. 65 y 66, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, I, A, 2).

[49] Véase el artículo 42 1) (derecho a exigir al vendedor el cumplimiento del contrato), informe sobre el cuarto período de sesiones (A/CN.9/75), párr. 97, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, I, A, 3. Compárese con el proyecto de artículo 71 (basado en el artículo 42) propuesto en el párr. 36 *supra*. La recuperación por el vendedor del precio total (en contraposición a la indemnización) requiere como cuestión práctica que el comprador reciba la cosa; si la cosa está aún en posesión del vendedor, ello equivale a exigir el cumplimiento específico del contrato, recurso que conforme a la LUCI y al texto aprobado por el Grupo de Trabajo no es aplicable automáticamente. Sin embargo, esta incongruencia sería probablemente insignificante si el Grupo de Trabajo aprobara el criterio, recomendado en este documento, de que el riesgo de pérdida no se transmitiría normalmente al comprador sino en el momento de la "dación" de la cosa.

[50] Ese acuerdo puede expresarse mediante un término comercial (por ejemplo, *en buque*) en la inteligencia de que fija el momento de la transmisión de los riesgos.

[51] Análisis, párr. 92.

[52] Véase Análisis, párr. 90, y sección V (reproducido en el presente volumen, segunda parte, I, 4 *supra*), párrs. 5, 6 y 11. En cambio, el bosquejo de disposiciones de la sección VI (*ibid.*) sugiere que se conserve el artículo 98. Véase también la sección IX (*ibid.*), párr. 18.

83. El párrafo 2 del artículo 98 se debe a que normalmente no se identifican mercaderías concretas ("determinadas") al celebrarse el contrato, y tal identificación ocurre normalmente sólo cuando se embala y rotula la cosa para el transporte marítimo o para la dación al comprador. Es un principio básico de la legislación sobre la compraventa que el riesgo de pérdida no puede transmitirse mientras la cosa no esté identificada ("determinada")[53]. Ciertamente, es difícil pensar en la transmisión de riesgos de mercaderías a menos que se puedan identificar las mercaderías en cuestión. Tal vez ese principio sea tan fundamental que no requiera una formulación expresa. Por otra parte, la supresión de la formulación expresa de ese principio, incorporado ahora en el artículo 98 2) de la LUCI, puede conducir a equívocos. Además, el artículo 98 2) de la LUCI requiere no sólo que las mercaderías estén "patentemente destinadas al cumplimiento del contrato" sino también que el vendedor "lo haya notificado al comprador". Si el vendedor trata de imputar al comprador la pérdida de bienes destruidos en los locales del vendedor, ese requisito de la notificación puede ser útil para impedir una reclamación ilegítima, a raíz de un incendio o robo en el establecimiento del vendedor, en el sentido de que las mercaderías perdidas habían sido "apartadas" y estaban "destinadas al comprador".

84. El párrafo 2 del artículo 98 de la LUCI emplea los conceptos de "genéricas" y "destinadas". Esos conceptos tienen connotaciones complejas en las legislaciones nacionales, que plantean problemas de traducción y pueden conducir a diferencias en una ley internacional. Al parecer, la "identificación" de la cosa es un concepto más claro y se ha recogido en las partes subrayadas del proyecto de propuesta.

85. El párrafo 3 del artículo 98 de la LUCI es mucho menos útil. En verdad esa disposición es difícil de aplicar en la práctica puesto que parece indicar que los riesgos se transmiten respecto de mercaderías no identificadas ("genéricas"), enfoque que, por los motivos que se acaban de mencionar, plantearía problemas de aplicación y posibilidad de abusos. Por esas razones, se omite el párrafo 3 en el proyecto de propuesta.

86. Por lo que se ha indicado antes (párr. 81), se ha incluido el artículo 99 de la LUCI en una forma ligeramente modificada como párrafo 3 del artículo 97.

87. El artículo 100 de la LUCI expresa una modificación del artículo 19 3) de la LUCI, que el Grupo de Trabajo decidió suprimir[54]. El artículo 19 3) de la LUCI trata de la posibilidad de que la cosa dada al porteador no estuviera de modo manifiesto "destinada" al cumplimiento del contrato; el artículo 100 de la LUCI se ocupa de la posibilidad de que el vendedor, tras expedir una cosa "no conforme" al contrato, envíe una notificación al comprador en el momento en que sepa (o deba saber) que la cosa ha perecido o se ha deteriorado en tránsito. Según el artículo 97 2) del proyecto de propuesta presentado *supra* los riesgos se transmiten al comprador en el momento de la "dación de las mercaderías al porteador *para ser transmitidas al comprador*". En ese caso, parece que apenas puede plantearse el problema de la falta de "conformidad". La combinación de los artículos 19 3) y 100 de la LUCI crea un juego complicado de reglas que, al parecer, es innecesario y de difícil aplicación práctica. Por consiguiente, se omite el artículo 100 de la LUCI en el proyecto de disposición, resultado que se ajusta al estudio de este tema presentado en el actual período de sesiones[55].

88. El artículo 101 de la LUCI dispone que la transmisión de los riesgos "no estará ligada *necesariamente* a la estipulación de una cláusula especial en el contrato relativa a los gastos". Esta fórmula obscura no fue útil en el contexto de la LUCI y sería completamente innecesaria en el proyecto de disposiciones *supra*, que elude el complejo concepto de "entrega". El proyecto presentado omite el artículo 101, recomendación que se ajusta a la del estudio mencionado anteriormente[56].

3. *Falta de conformidad de la cosa: efecto en los riesgos y en el derecho a declarar la resolución del contrato*

89. El párrafo 2 del artículo 97 de la LUCI dispone:

"2. En el caso de dación de una cosa no conforme al contrato, los riesgos se transmiten al comprador, independientemente de la falta de conformidad, desde el momento en que la dación se efectúa en las condiciones previstas en el contrato y en la presente Ley, pero siempre que el comprador no haya declarado la resolución del contrato ni exigido la sustitución de la cosa."

90. Esta disposición se refiere a la siguiente situación: la cosa que el vendedor da al comprador (o a un porteador) no se conforma plenamente al contrato. No obstante, como ocurre a menudo cuando puede solucionarse fácilmente la falta de conformidad mediante una reducción o deducción del precio, el comprador no "declara la resolución del contrato" ni exige al vendedor la sustitución de la cosa. En estas circunstancias, ¿cuándo se transmiten los riesgos de pérdida al comprador?

91. Las complejas normas contenidas en el párrafo 2) del artículo 97 de la LUCI estaban destinadas a prever las consecuencias resultantes de la acción mutua de otras dos disposiciones de la LUCI: 1) el párrafo 1 del artículo 19 de la LUCI define la "entrega" como "la dación de la cosa *conforme al contrato*"; 2) en virtud del párrafo 1 del artículo 97, los riesgos se transmiten "desde que la entrega de la cosa tiene lugar en las condiciones previstas en el contrato y en la presente Ley". Estas dos disposiciones producirían el siguiente y sorprendente resultado: si el vendedor da una cosa que no se conforma al contrato, la "entrega" no tendrá lugar nunca y los riesgos no se transmitirán jamás al comprador, incluso si el comprador opta por conservar la cosa y la usa (o hasta la consume).

[53] Cabría sugerir que pueden transmitirse los riesgos cuando el comprador adquiere una parte o fracción de una "carga a granel" o masa mayor identificada. Sin embargo, ésta no es una excepción a la regla general, porque en estos casos debe identificarse la masa mayor; los riesgos se transmiten entonces con respecto a una parte de la masa mayor o "carga a granel".

[54] Informe sobre el cuarto período de sesiones (A/CN.9/75), párr. 21, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, I, A, 3.

[55] Análisis, párr. 94, y sección V (reproducido en el presente volumen, segunda parte, I, 4 *supra*), párrs. 9 y 11. Compárese, no obstante, la sección IX (*ibid.*), en que se conserva el artículo 100.

[56] *Ibid.*

92. Para evitar ese resultado del párrafo 1 del artículo 19 y del párrafo 1 del artículo 97 de la LUCI, fue necesario agregar el párrafo 2) del propuesto artículo 97, citado en el párrafo 89. Esta disposición no es fácil de comprender, pero parece destinada a afirmar que si el comprador conserva la cosa (es decir, si no declara la resolución del contrato ni exige la sustitución de la cosa), se considerará que los riesgos de pérdida se transmitieron retroactivamente al comprador cuando la cosa le fue dada a él o a un porteador.

93. En pocas palabras, el origen de la dificultad que llevó a esta disposición era la norma contenida en el párrafo 1 del artículo 19 de la LUCI de que no hay "entrega" cuando se da una cosa que no está "conforme al contrato". Esta dificultad ha sido soslayada con la decisión del Grupo de Trabajo de suprimir el artículo 19[57]. De esto parecería desprenderse que el párrafo 2 del artículo 97, por lo menos en su forma actual, es inapropiado. Queda por decidir si es necesaria en el capítulo VI alguna otra disposición sobre los efectos del incumplimiento del contrato por el vendedor en la transmisión de los riesgos al comprador.

94. Esta cuestión puede analizarse en el contexto de los dos casos siguientes:

95. *Caso No. 1.* El vendedor da al comprador (o a un porteador) una cosa que no se conforma al contrato de tal suerte que, si bien requiere una reducción del precio, no justifica la resolución del contrato. Esta cosa sufre daños mientras está en posesión del comprador (o del porteador).

96. *Caso No. 2.* Los hechos son los mismos que en el *Caso No. 1*, salvo en la medida en que la falta de conformidad de la cosa constituye una "transgresión esencial", que justificaría la resolución del contrato. Al igual que en el caso No. 1, la cosa sufre daños después de haber sido dada al comprador o a un porteador.

97. El Caso No. 1 presenta el siguiente problema: ¿impide una falta menor de conformidad de la cosa la transmisión de los riesgos, que normalmente hubiera tenido lugar cuando se dio la cosa? En ese supuesto, los incumplimientos del contrato de carácter menor podrían tener serias consecuencias: *a*) los riesgos durante el tránsito recaerían a menudo sobre el vendedor, aun cuando el daño se revelaría normalmente en el lugar de destino, en circunstancias en que el comprador (de conformidad con el contrato) podría evaluar con mayor eficiencia el daño menor y presentar una reclamación contra el asegurador o el porteador; *b*) si se imputa al vendedor la responsabilidad por el daño sufrido por la cosa, el incumplimiento sería a menudo lo bastante serio como para justificar la resolución del contrato[58]. Ambas consecuencias parecen infortunadas: una falta de conformidad de la cosa de carácter menor probablemente no debería invertir las normas básicas sobre los riesgos de pérdida. Si esta conclusión es correcta, no es necesario agregar al capítulo VI, Transmisión de los riesgos, ninguna disposición destinada a prever la situación expuesta en el caso No. 1.

98. El Caso No. 2 se refiere a un envío en que el incumplimiento del vendedor bastaba para facultar al comprador a declarar la resolución del contrato. ¿Debe el hecho de que la cosa sufrió daños en tránsito (una vez que los riesgos se transmitieron al comprador) impedir al comprador declarar resuelto el contrato sobre la base de que no le es posible "restituir la cosa en el estado que la hubiera recibido", como exige el párrafo 1 del artículo 79?

99. Sí, como parece probable, el comprador conservara su derecho a declarar resuelto el contrato a pesar de los daños sufridos por la cosa, sería necesario examinar las cinco excepciones a la norma del párrafo 1 del artículo 79 que aparecen en el párrafo 2 del mismo artículo a fin de determinar si contemplan adecuadamente esta cuestión. Al parecer, el problema puede resolverse mediante la cuarta excepción (inciso *d*) del párrafo 2 del artículo 79). Conforme a esta disposición:

> "2. Sin embargo, el comprador puede declarar la resolución del contrato:
>
> "...
>
> "*d*) Si la imposibilidad de restituir la cosa o de restituirla en el estado en que la ha recibido no es debida a un acto del comprador o de una persona de cuya conducta él sea responsable;".

No obstante, parece conveniente un análisis final de cualesquiera problemas de redacción o claridad que pueda presentar esta disposición en relación con el examen de las normas sobre resolución del artículo 79 de la LUCI realizado por el Grupo de Trabajo.

100. La situación expuesta en el Caso No. 2 presenta un nuevo problema: el efecto de una transgresión esencial del contrato por el vendedor en la transmisión de los riesgos al comprador. (Se recordará que este problema se plantea solamente cuando la cosa tiene serios vicios, y también ha sido dañada, habitualmente en tránsito.) Si el comprador ejerce su derecho a declarar la resolución del contrato o exigir la sustitución de la cosa, la respuesta es clara: el vendedor debe proceder a la recepción y soportar cualquier pérdida respecto de la cosa objeto de vicios y daños.

101. Cabría sugerir que cuando ha habido una transgresión esencial del contrato, el comprador ejercerá normalmente su derecho a declarar resuelto el contrato (o a exigir la sustitución de la cosa), de modo que no es necesario examinar ningún otro problema. Sin embargo, es concebible que la necesidad de la cosa que siente el comprador le mueva, en algunos casos, a conservarla. En esta hipótesis, ¿debe tener el comprador derecho a una reclamación contra el vendedor por: 1) el vicio, y 2) el daño sufrido por la cosa después de que el vendedor procedió a la dación?

102. El examen del párrafo 2 del artículo 97 de la LUCI (citado en el párrafo 89 *supra*) demuestra que, con arreglo a la LUCI, si el comprador no declara resuelto el contrato o pide la sustitución de la cosa, los riesgos de pérdida recaen sobre él. Por consiguiente, conforme a la LUCI: 1) el comprador puede exigir una indemnización por el vicio resultante del incumplimiento del contrato por el vendedor; pero, 2) no puede exigir indemnización por los daños que la cosa sufrió después de la dación. Conforme al enfoque simplificado de la entrega adoptado por el Grupo de Tra-

[57] Informe sobre el cuarto período de sesiones (A/CN.9/75), párr. 21, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, I, A, 3.

[58] El párrafo 1 del artículo 35 dispone que la conformidad de la cosa con el contrato se determinará según el estado de la cosa en el momento de la transmisión de los riesgos.

bajo y según los proyectos de disposiciones para el capítulo VI que figuran *supra* (párrafo 76), se logra este mismo resultado sin la adición de una disposición como la que figura en el párrafo 2 del artículo 97 de la LUCI. (Como se señaló en los párrafos 90 a 93 *supra*, la compleja norma del párrafo 2 del artículo 97 de la LUCI sólo era necesaria a causa de la disposición contenida en el párrafo 1 del artículo 19 de la LUCI de que no hay "entrega" a menos que la cosa sea "conforme al contrato"; este problema fue eliminado por el Grupo de Trabajo al suprimir el artículo 19.)

103. El enfoque mencionado tiene el mérito de la simplicidad y probablemente no tropiece con serias dificultades en la práctica. Por otra parte, cabría señalar que está sujeto a las siguientes críticas: el comprador puede transmitir los riesgos de pérdida al vendedor si declara resuelto el contrato, pero no si conserva la cosa. En consecuencia, esta norma puede estimular al comprador a declarar resuelto el contrato. No obstante, el problema sólo puede plantearse en una combinación relativamente rara de circunstancias: la conjunción de: 1) transgresión esencial, y 2) daño, y 3) falta de un seguro adecuado, y 4) una situación en que el comprador pueda estar dispuesto a conservar la cosa a pesar de una transgresión esencial.

104. Si se considera conveniente invertir el resultado logrado con arreglo a la LUCI y las disposiciones propuestas para el capítulo IV, podría examinarse la posibilidad de agregar el siguiente texto como artículo 99. (Se observará que el artículo 98 se refiere a los efectos del incumplimiento por el comprador; esta disposición iría seguida del siguiente proyecto de disposición sobre el efecto del incumplimiento por el vendedor.)

"Proyecto de artículo 99

"Cuando el incumplimiento por parte del vendedor de cualquiera de las obligaciones que le imponen el contrato de compraventa y la presente Ley constituya una transgresión esencial del contrato, los riesgos respecto de la cosa afectada por tal incumplimiento seguirán recayendo sobre el vendedor mientras el comprador esté facultado a declarar la resolución del contrato."

105. El intento de encontrar un texto legal que contemple el problema expuesto exige, infortunadamente, que se recurra al concepto de "transgresión esencial del contrato", criterio que en sí está sujeto a dudas y controversias[59]. Cabe dudar de que la situación tenga la suficiente importancia práctica (véase el párrafo 103 *supra*) como para justificar una complicación de las normas sobre los riesgos de pérdida. Por estas razones, el mencionado proyecto de artículo 99 no se incluye entre las disposiciones propuestas para el capítulo VI.

[59] Cabe presumir que las desviaciones menores del contrato no justificarían la inversión de las normas sobre riesgos de pérdida resultantes de las disposiciones de la Ley Uniforme o del contrato. Véanse la sección VI (reproducida en el presente volumen, segunda parte, I, 4) al Análisis (comentario al propuesto artículo 94) y el párrafo 97 *supra*.

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

Título o descripción	*Signatura del documento*
Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías, quinto período de sesiones	
Análisis de las observaciones y propuestas de los representantes de los Estados miembros del Grupo de Trabajo sobre los artículos 56 a 70 de la LUCI: nota del Secretario General	A/CN.9/WG.2/WP.15*
Análisis de las observaciones y propuestas de los representantes de los Estados miembros del Grupo de Trabajo sobre los artículos 71 a 101 de la LUCI: nota del Secretario General	A/CN.9/WG.2/WP.17
Programa provisional y anotaciones	A/CN.9/WG.2/L.1
Propuesta del representante de Austria: nuevo párrafo 3 del artículo 59	A/CN.9/WG.2/(V)/CRP.1
Propuesta del Grupo de Redacción I: artículo 65 de la LUCI	A/CN.9/WG.2/(V)/CRP.2
Propuesta de Noruega: párrafo 2 del artículo 72 bis de la LUCI	A/CN.9/WG.2/(V)/CRP.3
Propuesta de los Estados Unidos: párrafo 1 del artículo 73 de la LUCI	A/CN.9/WG.2/(V)/CRP.4
Propuesta del Observador de la Cámara de Comercio Internacional (CCI): artículo 72 bis	A/CN.9/WG.2/(V)CRP.5/Rev.1

* Reproducido en el Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, I, 1.

Título o descripción	*Signatura del documento*
Propuesta del Grupo de Redacción II: artículos 60 [bis], 69 y 71 de la LUCI	A/CN.9/WG.2/(V)/CRP.6
Propuesta del Grupo de Redacción III: artículo 71 de la LUCI	A/CN.9/WG.2/(V)/CRP.7
Proyecto de informe del Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías acerca de la marcha de la labor de su quinto período de sesiones	A/CN.9/WG.2/(V)/CRP.8 y Add.1 a 8

II. PAGOS INTERNACIONALES

1. Informe del Grupo de Trabajo sobre títulos negociables internacionales acerca de la labor realizada en su segundo período de sesiones (Nueva York, 7 a 18 de enero de 1974) (A/CN.9/86)*

INDICE

	Párrafos
INTRODUCCIÓN	1–6
DELIBERACIONES Y CONCLUSIONES	7–140
A. Responsabilidad cambiaria del endosante	10–13
B. Responsabilidad extracambiaria del endosante	14–19
C. Derechos y obligaciones del avalista	20–30
D. Presentación, falta de pago o aceptación y acciones	31–140
I. Presentación a la aceptación	31–63
II. Presentación al pago	64–97
III. Protesto	98–134
IV. Notificación de falta de aceptación o de pago	135–140
CONSIDERACIÓN DE LA CONVENIENCIA DE PREPARAR REGLAS UNIFORMES APLICABLES A LOS CHEQUES INTERNACIONALES	141
LABOR FUTURA	142

Introducción

1. De acuerdo con decisiones adoptadas por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI), el Secretario General preparó un "Proyecto de ley uniforme sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales, con comentarios" (A/CN.9/WG./IV/WP.2)[1]. En su quinto período de sesiones (1972), la Comisión creó un Grupo de Trabajo sobre títulos negociables internacionales. La Comisión pidió que se presentara al Grupo de Trabajo el citado proyecto de ley uniforme y le encomendó la preparación de un proyecto definitivo[2].

2. El Grupo de Trabajo celebró su primer período de sesiones en enero de 1973 en Ginebra. En ese período el Grupo de Trabajo examinó los artículos del proyecto de ley uniforme relativos a la transferencia y negociación (arts. 12 a 22), los derechos y obligaciones de los firmantes (arts. 27 a 40) y la definición de los derechos del "tenedor" y del "tenedor protegido" (arts. 5, 6 y 23 a 26)[3].

3. En su sexto período de sesiones (1973), la Comisión tomó nota con reconocimiento del informe del Grupo de Trabajo sobre su primer período de sesiones y le pidió que prosiguiera su labor[4].

4. El Grupo de Trabajo celebró su segundo período de sesiones en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York, del 7 al 18 de enero de 1974. El Grupo de Trabajo estuvo integrado por los ocho miembros de la Comisión siguientes: Egipto, Estados Unidos de América, Francia, India, México, Nigeria, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas. Salvo Egipto, todos los miembros del Grupo de Trabajo estuvieron representados. Asistieron también al período de sesiones observadores de los siguientes miembros de la Comisión: Austria, Brasil, Checoslovaquia, Filipinas, Grecia, Guyana, Japón, Nepal y Sierra Leona, así como observadores del Fondo Monetario Internacional, el Banco de Pagos Internacionales, la Comisión de las Comunidades Europeas, la Conferencia de La Haya sobre

* 4 de febrero de 1974.

[1] CNUDMI, informe sobre el cuarto período de sesiones (1971), *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo sexto período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8417), párr. 35, Anuario de la CNUDMI, vol. II: 1971, primera parte, II, A. Véase una breve reseña de la materia hasta el cuarto período de sesiones de la Comisión en el documento A/CN.9/53, párrs. 1 a 7; CNUDMI, informe sobre el quinto período de sesiones (1972), *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo séptimo período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8717), párr. 61 2) c), Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, primera parte, II, A.

[2] *Ibid.*, párr. 61 1) *a*).

[3] Informe del Grupo de Trabajo sobre títulos negociables internacionales acerca de la labor realizada en su primer período de sesiones (Ginebra, 8 a 19 de enero de 1973), A/CN.9/77, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, II, 1.

[4] CNUDMI, informe sobre el sexto período de sesiones (1973), *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo octavo período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/9017), párrs. 25 a 36; Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, primera parte, II, A.

Derecho Internacional Privado y la Federación de Bancos Europeos.

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

Presidente: Sr. René Roblot (Francia);

Relator: Sr. Roberto L. Mantilla Molina (México).

6. El Grupo de Trabajo tuvo a la vista los documentos siguientes: Programa provisional (A/CN.9/WG.IV/WP.3), proyecto de ley uniforme sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales, con comentarios (A/CN.9/WG.IV/WP.2)[5], e informe del Grupo de Trabajo sobre títulos negociables internacionales acerca de la labor realizada en su primer período de sesiones, Ginebra, 8 a 19 de enero de 1973 (A/CN.9/77)[6].

Deliberaciones y conclusiones

7. Como en su primer período de sesiones, el Grupo de Trabajo decidió concentrar su labor en la parte sustantiva del proyecto de ley uniforme y pedir a la secretaría que preparase un proyecto revisado de los artículos respecto de los cuales sus deliberaciones indicaran modificaciones de fondo o de forma.

8. Durante su período de sesiones, el Grupo de Trabajo examinó los artículos 42 a 62 del proyecto de ley uniforme. El resumen de las deliberaciones del Grupo respecto de esos artículos, así como sus conclusiones, figuran en los párrafos 10 a 140 del presente informe.

9. Al clausurar su período de sesiones, el Grupo de Trabajo expresó su reconocimiento a los representantes de la banca internacional y de las organizaciones comerciales miembros del Grupo de Estudio de la CNUDMI sobre Pagos Internacionales, por la asistencia que habían prestado al Grupo y a la Secretaría. El Grupo expresó la esperanza de que los miembros del Grupo de Estudio siguieran ofreciendo su experiencia y sus servicios durante las fases restantes del proyecto en ejecución.

A. Responsabilidad cambiaria del endosante (artículo 41)

"*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 a cualquier firmante 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."

10. El artículo 41 establece las obligaciones del endosante, en virtud de su endoso de un título internacional. Con arreglo a dicho artículo, las obligaciones del endosante son subsidiarias; se materializan al no ser atendido el título por falta de aceptación o de pago y están sujetas a toda presentación necesaria a la aceptación o al pago y a que se efectúe un protesto. El endosante podrá limitar sus obligaciones con respecto a un título, o eximirse de ellas, mediante la inserción en el título de una estipulación expresa a este efecto. En su primer período de sesiones el Grupo de Trabajo decidió que la cuestión de si el firmante puede eximirse de sus obligaciones o limitarlas debía tratarse en los artículos que reglamentan la obligación de cada uno de los firmantes de un título (véase el informe del Grupo de Trabajo sobre instrumentos negociables internacionales acerca de la labor de su primer período de sesiones, A/CN.9/77, párr. 99, *in fine*). El Grupo acordó también que una exención o limitación de las obligaciones por un firmante sólo puede surtir efecto respecto de dicho firmante (*ibid.*, párr. 102)[7]. Por consiguiente, el artículo 41 del texto revisado (A/CN.9/WG.IV/CRP.3) prevé que:

"*a*) El endosante podrá eximirse de responsabilidad o limitarla mediante estipulación expresa en el título.

"*b*) Esta estipulación sólo será válida respecto del endosante."

11. Con respecto a la sujeción de la responsabilidad del endosante a que se efectúe el protesto debido, se señaló que el artículo 58 permitía que se efectuara un protesto autenticado y un protesto simplificado. Se suscitó la cuestión de cuál sería el efecto jurídico de un protesto simplificado cuando no se atienda un título en el que se estipule que es necesario un protesto autenticado. Se sugirió que en tal caso el tenedor no debía perder su derecho a ejercer una acción contra anteriores firmantes, pero debía hacerse responsable de todos los daños resultantes del hecho de no haber efectuado un protesto autenticado. El Grupo de Trabajo decidió examinar esta cuestión en el contexto del artículo 58.

12. Se sugirió que en el comentario al artículo 41 se destacase la importancia de la notificación, ya que la omisión de ésta hacía responsable al tenedor de los daños resultantes (véase el artículo 66).

13. El Grupo de Trabajo se mostró provisionalmente de acuerdo con el artículo 41. De conformidad con la opinión expresada en su primer período de sesiones (A/CN.9/77, párr. 120)[8], el Grupo decidió que la parte del artículo que trata de las obligaciones del endosante para con los firmantes posteriores a él que se hallen en posesión del título y cuyas obligaciones en virtud de éste se han extinguido, se estudiase en relación con las disposiciones del proyecto de ley uniforme relativas a la extinción de la responsabilidad (parte VI).

B. Responsabilidad extracambiaria del endosante

"*Artículo 42*

"1) La persona que negocia 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,

[5] El texto del proyecto de ley uniforme sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales se ha reproducido en Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, II, 2.

[6] *Ibid.*, segunda parte, II, 1.

[7] Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, II, 1.

[8] *Ibid.*

"*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 instrumento sin conocimiento de tal efecto."

14. El artículo 42 se refiere a la responsabilidad extracambiaria de un endosante. El endosante es responsable de cualesquiera daños que pueda sufrir un tenedor posterior por causa de defectos en anteriores firmas, alteraciones importantes o cualquier otra imperfección en los derechos del endosante sobre el título y derivados del mismo. El hecho de que el endosante no tuviera conocimiento de dichos defectos, alteraciones, o imperfecciones, sea o no por negligencia, no afecta a sus obligaciones en virtud del artículo. Dichas obligaciones operan a favor de cualquier tenedor posterior al endosante que, al recibir el título, no tuviera conocimiento de los defectos, alteraciones o imperfecciones.

Como quiera que las obligaciones contraídas en virtud del artículo 42 son extracambiarias, puede contraerlas igualmente una persona que no haya contraído obligaciones con respecto al título, como en el caso de que un endosante haya endosado el título "sin responsabilidad", o que una persona haya transmitido un título, cuyo último endoso esté en blanco, mediante su simple entrega. Además, esta responsabilidad se materializa en el momento en que se entrega el título, sea cual fuere su fecha de vencimiento. Puesto que la responsabilidad es extracambiaria, la presentación y el protesto no son condición previa de dicha responsabilidad.

15. El Grupo de Trabajo se mostró en principio de acuerdo en que se incluyera en el proyecto una disposición análoga a la del artículo 42, con sujeción a la revisión del artículo en el contexto de las firmas falsificadas o no autorizadas. Se hicieron las siguientes observaciones:

i) El artículo debería prever un límite máximo del del importe de los daños por encima del cual el endosante no sería responsable. Se convino en que la responsabilidad no debería exceder de la cantidad que pudiera recibir un tenedor en aplicación de los artículos 67 ó 68.

ii) La expresión "la persona" del párrafo 1 del artículo 42 no debería incluir a los mandatarios para el cobro. A este respecto se observó que dichos mandatarios podrían ser contractualmente responsables ante el tenedor, es decir, con carácter extracambiario.

iii) El Grupo de Trabajo opinó que debería permitirse a la persona responsable en virtud del artículo 42 que se eximiera de su responsabilidad, escribiendo por ejemplo en el título las palabras "sin responsabilidad". No obstante, se observó que la inserción de dicha cláusula en el título podría interpretarse en el sentido de que eximía de responsabilidad al endosante al amparo del artículo 41 y del artículo 42, imposibilitando así la exención de la responsabilidad al amparo de uno de los dos artículos solamente. El Grupo encargó a la Secretaría que examinara la posibilidad de prever una cláusula especial que eximiera de responsabilidad al amparo del artículo 42 únicamente, y que hiciera las indagaciones adecuadas a este fin entre las instituciones bancarias y comerciales.

iv) El Grupo de Trabajo convino en que una persona responsable en virtud del artículo 42 no podrá eximirse de su responsabilidad si ha cometido un fraude, o si tenía conocimiento de que antes de que se le transmitiera el título una firma en el mismo estaba falsificada o no autorizada, o si el título fuera objeto de una alteración importante, o si un firmante tuviera una acción o excepción válida, o si el título no fuera atendido por falta de aceptación o de pago.

16. El Grupo de Trabajo llegó a la conclusión que la disposición del apartado *c*) del párrafo 1 del artículo 42 debía complementarse añadiendo las palabras "contra ella", dado que las excepciones entre firmantes anteriores que no pudieran alegarse frente al transmitente no deberían dar lugar a una acción contra este último.

17. Se suscitó la cuestión de si la responsabilidad contraída en virtud del artículo 42 debía abarcar también la responsabilidad por insolvencia de un firmante precedente. Se acordó que esta cuestión no se trataría en el artículo 42. No obstante, se señaló que, con arreglo al proyecto de ley uniforme, el hecho de que el librado fuera objeto de un procedimiento de insolvencia constituía falta de aceptación del título; por consiguiente, el transmitente contraería responsabilidad en virtud del artículo 42. El Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que tal consecuencia se enunciara expresamente en el comentario al texto definitivo del proyecto de ley uniforme que había de presentarse a la Comisión.

18. Con respecto al uso del término "negocie" en el párrafo 1) del artículo 42, el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que en el texto revisado de este artículo utilizara los conceptos de endoso y entrega, de acuerdo con sus conclusiones acerca del artículo 13 (véase el informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su primer período de sesiones, documento A/CN.9/77, párr. 17)[9].

19. Un representante y el observador de una organización internacional expresaron sus reservas respecto del artículo 42.

C. Derechos y obligaciones del avalista (artículos 43 a 45)

"Artículo 43

"1) El pago de título podrá ser garantizado, 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

[9] *Ibid.*

palabras:: "garantizada", "avalada", "bueno por aval", o expresión equivalente, acompañada por la firma del avalista.

"3) El avalista podrá indicar por cuenta de quién garantiza 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."

20. Los artículos 43, 44 y 45 establecen normas sobre la garantía dada por una persona en el título con respecto a la obligación de otro firmante. En virtud de la Ley Uniforme de Ginebra sobre Letras de Cambio y Pagarés, esta garantía se denomina "aval". Ha de distinguirse la obligación especial de un avalista de la obligación del endosante, que se regula en los artículos 41 y 42. En virtud del párrafo 3) del artículo 43, el avalista podrá indicar en el título por cuenta de quién garantiza el pago. En virtud del párrafo 4), a falta de esta indicación, se considerará que la persona avalada es el librador, en el caso de la letra, o el suscriptor, en el caso del pagaré. Cualquier prueba ajena a la letra que demuestre la intención del avalista de garantizar el cumplimiento de otra parte no invalidará esta presunción.

21. El Grupo de Trabajo examinó en su primer período de sesiones el ámbito de las disposiciones sobre el aval y el ámbito de las disposiciones sobre el endoso. En virtud del párrafo 2) del artículo 43 el aval deberá escribirse en el instrumento o en la hoja anexa, junto con las palabras "garantizado", "*avalado*", o "bueno por aval" o expresión equivalente. Una simple firma, que no sea la firma del librador, el librado o un endosante, no sería, en consecuencia, un aval en virtud del artículo 43, sino que constituiría un compromiso en virtud del artículo 32, es decir, el compromiso de un endosante. En su primer período de sesiones, el Grupo de Trabajo consideró que la responsabilidad dimanante de tal firma debía tratarse en relación con los artículos 43 a 45 y que debía suprimirse el texto del artículo 32. En su primer período de sesiones, el Grupo concluyó que debía ampliarse el ámbito del artículo 43 suprimiendo, en el párrafo 2) de dicho artículo, la disposición de que el aval se efectúa solamente por una firma acompañada por las palabras "garantizado", "avalado", "bueno por aval", o expresión equivalente (A/CN.9/77, párr. 114)[10]. El Grupo decidió también que las demás cuestiones que se plantearan en el contexto de la simple firma debían tratarse en el presente artículo (*ibid.*). Sin embargo, el Grupo convino en que la simple firma del librado en el anverso del título constituía una aceptación (*ibid.*, párr. 128).

22. En el actual período de sesiones, el Grupo de Trabajo opinó que la ley uniforme debía prever la responsabilidad por el título mediante el aval.

23. El Grupo de Trabajo, teniendo en cuenta las consecuencias de la supresión del artículo 32, examinó la responsabilidad en virtud de una simple firma basándose en el ejemplo siguiente: el librador emite una letra al tomador P y la letra muestra la siguiente serie de firmas en el dorso: 1) páguese a la orden de A (firmado P); 2) (firmado) X; 3) páguese a la orden de B (firmado) A; 4) (firmado) B; 5) (firmado) Y; 6) páguese a la orden de D (firmado) C. El Grupo concluyó que X, B y Y debían ser responsables como endosantes, ya que podía presumirse que sus firmas manifiestamente formaban parte de una cadena ininterrumpida de endosos.

24. El Grupo de Trabajo expresó su acuerdo con las disposiciones de los párrafos 3) y 4) del artículo 43. Sin embargo, el Grupo pidió a la Secretaría que aclarara en el párrafo 3) que la indicación del avalista debería figurar "en el título o en hoja anexa al mismo".

25. Se señaló que en la redacción actual del párrafo 1) del artículo 43 se hace que el avalista garantice "el pago" del instrumento. El Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que modificara el artículo 43 de manera que quedara claro que el avalista garantizaba la obligación de un firmante basada en el título.

"*Artículo 44*

"1) El avalista responderá por el título en la misma medida que el firmante a quien avale, a menos 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."

26. El artículo 44 estipula, en su párrafo 1), que la responsabilidad de un avalista es de carácter accesorio. De ello se sigue que si la responsabilidad de un firmante es subsidiaria, la responsabilidad de su avalista será también subsidiaria. Además, el avalista puede basar las excepciones de su responsabilidad por el título en las excepciones que pueda invocar el firmante cuya obligación haya avalado. No obstante, el párrafo 2) delimita un terreno en el que la responsabilidad del avalista es principal, por cuanto establece que el avalista contraerá dicha responsabilidad cuando la responsabilidad de la persona a quien avala sea nula y sin efecto *ab initio*, como sucedería si la firma de dicha persona en un título estuviese falsificada, o si dicha persona firmara el título sin tener capacidad para ello.

27. El Grupo de Trabajo consideró tres posibilidades con respecto a la naturaleza de la responsabilidad del avalista:

1) La responsabilidad debería ser principal en todos los casos;

2) La responsabilidad debería ser accesoria en todos los casos; y

3) La responsabilidad debería ser principal en algunos casos y accesoria en otros."

Tras deliberar sobre el caso, el Grupo concluyó que la solución más apropiada consistiría en establecer que la responsabilidad del avalista fuese accesoria en todos los casos, salvo cuando el avalista hubiese estipulado otra cosa en el título. Por consiguiente, el Grupo acordó suprimir el párrafo 2) del artículo 44.

28. Se sugirió que en el comentario al artículo 44 se especificase que el avalista puede invocar no sólo las excepciones del firmante a quien avale, sino también cualesquiera excepciones aplicables a su persona.

[10] *Ibid.*

"*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."

29. Con arreglo al artículo 45, el avalista, al pagar el título, adquiere derechos basados en dicho título frente al firmante a quien haya avalado y frente a quienes respondieran por el título respecto de dicho firmante.

30. El Grupo de Trabajo consideró la cuestión de si el avalista, al pagar el título, debería adquirir no sólo derechos derivados de dicho título, sino también derechos sobre el título por encima de los derechos de que goce un pagador con arreglo al artículo 70 2). Con referencia a las deliberaciones que sostuvo en su primer período de sesiones (véase A/CN.9/77, párr. 62), el Grupo convino en que no debía considerarse al avalista como un tenedor y que los únicos derechos del avalista al pagar un título serían los previstos en los artículos 45 y 70 2).

D. Presentación, falta de pago o aceptación y acciones

I. *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."

31. La presentación a la aceptación es facultativa, excepto en los casos especificados en el artículo 46. La omisión de la presentación de una letra a la aceptación afecta a la responsabilidad de firmantes anteriores conforme a lo dispuesto en el artículo 50.

Apartado a) *del párrafo 1*

32. El Grupo de Trabajo acordó que el librador, un endosante o un avalista pueden estipular en la letra que ésta debe ser presentada a la aceptación.

33. El Grupo de Trabajo examinó el efecto de una estipulación, hecha en el título, sobre la responsabilidad de los firmantes subsiguientes al firmante que hizo la estipulación. El Grupo acordó que con arreglo a la ley uniforme:

i) Una estipulación hecha en el título por el librador o el suscriptor tendría validez respecto de los firmantes subsiguientes, salvo que uno de los firmantes subsiguientes hubiera estipulado lo contrario en el título;

ii) Una estipulación hecha en el título por un endosante o un avalista tendría validez para ese endosante o avalista y, en consecuencia, no la tendría respecto de los firmantes subsiguientes.

El Grupo examinó también las cuestiones siguientes:

i) Una estipulación hecha en un título, ¿tendría efecto sólo cuando estuviera firmada especialmente por el firmante que hizo la estipulación?;

ii) ¿Cuál sería el efecto de una estipulación en el caso de que no pudiera determinarse en el cuerpo del título cuál de los firmantes la hizo?

El Grupo, tras algunas deliberaciones, opinó que la ley uniforme no debía establecer disposiciones especiales sobre estas cuestiones.

Apartado b) *del párrafo 1*

34. El Grupo de Trabajo expresó su conformidad con las disposiciones de este párrafo.

Apartado c) *del párrafo 1*

35. El Grupo de Trabajo examinó tres posibles soluciones respecto de la letra que se haya librado pagadera en un lugar distinto del de la residencia o el establecimiento del librado:

i) El tenedor tendría la opción de presentar o no presentar a la aceptación la letra domiciliada;

ii) El tenedor debe presentar a la aceptación la letra domiciliada y la omisión de este acto entrañaría la falta de responsabilidad de los firmantes anteriores; o

iii) El tenedor debe presentar la letra domiciliada a la aceptación y la omisión de este acto le haría responsable ante un firmante anterior por cualesquiera daños que éste pueda sufrir como consecuencia de la falta de pago de la letra, si la falta de pago se debe a la no presentación a la aceptación.

Tras algunas deliberaciones, el Grupo de Trabajo acordó que la presentación a la aceptación de la letra domiciliada fuera obligatoria y que la omisión de esa presentación diera por resultado la exoneración de responsabilidad por la letra de los firmantes anteriores. El Grupo opinó que esa disposición se justificaba teniendo en cuenta que cuando el librador indicaba el lugar de pago en la letra y ese lugar no era la residencia o el establecimiento del librado, éste debería ser notificado para que pudiera disponer de los fondos necesarios en el lugar de pago.

36. El Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que volviera a redactar el apartado *c*) del párrafo 1) a fin de que el requisito de la presentación a la aceptación no se aplicara en el caso de una letra domiciliada pagadera a la vista.

Párrafo 2)

37. El Grupo de Trabajo sugirió que este párrafo pasara a ser párrafo 1), dado que establecía una regla general cuyas excepciones enunciaba el párrafo 1) actual.

"*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 de quien 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."

38. El artículo 47 permite que uno de los firmantes, mediante estipulación en la letra, excluya su responsabilidad de pagarla en el caso de falta de aceptación. Así, el tenedor no podrá ejercer acción inmediata contra ese firmante. De modo análogo, uno de los firmantes puede estipular en la letra que ésta no se presentará a la aceptación antes de una fecha determinada o antes de que ocurra un acontecimiento determinado, por ejemplo, la llegada de las mercaderías. Sin embargo, la aceptación hecha pese a esas estipulaciones es eficaz.

39. El Grupo de Trabajo expresó su acuerdo con las disposiciones establecidas en el artículo 47, en la medida en que se refería a una estipulación hecha por el librador. Consecuente con sus deliberaciones sobre el artículo 46 (véase el párr. 33 *supra*), el Grupo convino en que las estipulaciones mencionadas en el párrafo 1) del artículo 47, en el caso de que fueran hechas por el librador, irían en beneficio de los firmantes subsiguientes:

40. El Grupo de Trabajo examinó las siguientes cuestiones:

i) ¿Debería permitirse que un firmante distinto del librador hiciera una estipulación por la que se prohibiera la presentación a la aceptación?;

ii) En el caso de que el librador haya estipulado que la letra debe presentarse a la aceptación, y que un endosante estipule que no debe ser presentada, ¿cuál será el efecto legal de esa estipulación sobre la responsabilidad de los firmantes subsiguientes al endosante?

El Grupo opinó que debía darse preferencia a una disposición según la cual sólo el librador pudiera hacer una estipulación que prohibiera la presentación que surtiera efecto en cuanto a las otras partes. Al mismo tiempo, sostuvo la opinión de que debía examinarse más detenidamente la relación entre diversas estipulaciones que excluyeran o limitaran la responsabilidad. El Grupo pidió a la Secretaría que redactase de nuevo el artículo 47 teniendo en cuenta esas consideraciones.

"*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 esté 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."

41. A fin de establecer la responsabilidad de los firmantes basada en la falta de aceptación (párrafo 2) del artículo 51), la presentación a la aceptación, ya sea optativa u obligatoria, debe ser la "debida presentación". El artículo 48 precisa lo que constituye la debida presentación.

Apartado a)

42. El Grupo de Trabajo expresó su acuerdo con el principio básico del apartado *a*) de que la presentación a la aceptación debía ser "personal", es decir, "al librado". Sin embargo, el Grupo sostuvo que:

i) La letra debía presentarse a una hora razonable de un día laborable; y

ii) Si en la letra se indicase un lugar de aceptación, la presentación debía hacerse en ese lugar.

Apartado b)

43. El Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo con esta disposición.

Apartados c) *y* d)

44. El Grupo de Trabajo aceptó estas disposiciones. La cuestión de si el fallecimiento o la insolvencia del librado dispensa de la presentación a la aceptación se examina en el comentario al párrafo 1 del artículo 49 (véanse párrs. 53 a 56 *supra*).

45. Un representante expresó sus reservas respecto del apartado *d*).

Apartado e)

46. El Grupo de Trabajo expresó su acuerdo con esta disposición.

Apartado f)

47. Se planteó la cuestión de si se justificaba el plazo de un año, que corriera desde la fecha de emisión de la letra, dentro del cual una letra pagadera a cierto plazo vista debía presentarse a la aceptación. El Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que indagara entre las instituciones bancarias y comerciales cuál

sería un plazo aceptable dentro del cual esas letras tendrían que presentarse a la aceptación.

48. Se planteó también la cuestión de cómo podía calcularse el plazo de un año si en la letra no se expresaba la fecha de emisión. El Grupo de Trabajo convino en que, en ese caso, el tenedor debía poder insertar la fecha verdadera de emisión. A ese respecto, se acordó que si el tenedor insertara una fecha errónea de expedición, los efectos fueran análogos a los establecidos en el artículo 11.

Apartado g)

49. El Grupo de Trabajo expresó su acuerdo con la disposición de este apartado.

Apartado h)

50. El Grupo de Trabajo sostuvo la opinión de que este apartado ya estaba comprendido en los apartados *e*) y *f*) y que, en consecuencia, era superfluo.

Presentación por correo

51. El Grupo de Trabajo convino provisionalmente en que la ley uniforme no estableciera ninguna disposición concreta sobre la presentación a la aceptación o al pago por correo. A juicio del Grupo, la falta de tal disposición no obstaría a que el tenedor utilizara el correo para la presentación. El Grupo pidió a la Secretaría que hiciera una encuesta sobre la práctica de la presentación por correo y la existencia de reglas especiales para la presentación y la formalización de protestos por correo.

"*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 una parte haya renunciado expresa o tácitamente a la presentación, respecto de esa parte."

52. El artículo 49 establece los casos en que quedará dispensada la presentación a la aceptación. De conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1 *b*) del artículo 51, en estos casos se presumirá la falta de aceptación y, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 51, el tenedor podrá en tal caso ejercer una acción inmediata, a reserva del protesto que sea necesario.

Párrafo 1

53. El Grupo de Trabajo examinó la cuestión de si la muerte del librado o el hecho de que éste se encuentre sometido a un procedimiento por insolvencia autoriza al tenedor a ejercer una acción inmediata contra los firmantes precedentes. Según una opinión, no debe presumirse la falta de aceptación porque, en el caso de la muerte del librado, el tenedor podría presentar la letra a los herederos del librado y, en el caso de procedimiento por insolvencia, a la persona que, de conformidad con la legislación aplicable, esté autorizada a actuar en su lugar. Además, en el caso del procedimiento por insolvencia, la no presentación iría en perjuicio del librador en el sentido de que el activo del librado insolvente acaso fuera distribuido entre sus acreedores antes de que el librador ejerciese su acción contra la persona autorizada a administrar el patrimonio del librado. Según otra opinión, el tenedor, al tomar la letra, tenía una expectativa legítima de ser pagado totalmente por el librado conforme a los términos del título. Esta expectativa se frustraría en el caso de la muerte del librado o de su insolvencia. El Grupo de Trabajo llegó a la conclusión de que debía prevalecer esta última opinión y expresó su acuerdo con la disposición del párrafo 1. Un representante expresó sus reservas.

54. Se planteó la cuestión de si la disposición debía aplicarse también a las entidades jurídicas que no son personas naturales ("*personnes morales*"). El Grupo de Trabajo estimó que la norma del párrafo 1 del artículo 49 se aplicaba también a estas entidades. Dio instrucciones a la Secretaría para que redactase nuevamente el párrafo 1 de manera que dejara en claro que la norma sólo se aplicaría a las entidades que se hubiesen extinguido o dejado de existir de conformidad con la legislación nacional aplicable.

55. El Grupo de Trabajo examinó el problema especial de la fusión de la empresa librada con otra empresa. El Grupo estuvo de acuerdo en que si en ese caso el librado dejaba de existir, este supuesto debía regirse por el párrafo 1.

56. Se sugirió que la Secretaría examinase el caso de un librado ficticio con el objeto de una posible extensión de la disposición del párrafo 1 también a este caso.

Párrafo 2

57. El Grupo de Trabajo expresó su acuerdo con la disposición de este párrafo.

Párrafo 3

58. El Grupo de Trabajo examinó la cuestión de si la ley uniforme debía contener alguna disposición sobre la renuncia de la presentación a la aceptación. Se advirtió que, de conformidad con la política general en que se basaba el proyecto de ley uniforme, un firmante tenía la facultad de limitar, excluir o aumentar su responsabilidad respecto del título. Por otra parte, se hizo notar también que el efecto de la renuncia de la presentación a la aceptación consistía en que el firmante a cuyo respecto la renuncia era válida no quedaba eximido de responsabilidad por el hecho de que el tenedor no presentara a la aceptación una letra que debía ser presentada. La falta de presentación no permitiría al tenedor ejercer la acción inmediata contra los firmantes respecto de los cuales la renuncia fuera válida, basada en la presunción de falta de aceptación. Se observó además que la no presentación a la aceptación de un título pagadero a la vista daría por resultado la falta de fecha de vencimiento y que, de conformidad con el párrafo 2 del artículo 1, no habría letra. En consecuencia, el Grupo sostuvo que debía eliminarse el párrafo 3. El Grupo pidió asimismo a la Secretaría que estudiara la cuestión de si la ley uniforme debía contener alguna disposición sobre la renuncia de la

presentación a la aceptación y, en caso afirmativo, en qué circunstancias. (Respecto de la renuncia de la presentación al pago, véase el párr. 83 *infra;* sobre la renuncia del protesto, véanse los párrs. 128 y 129 *infra.*)

"*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."

59. En el caso de letras que deben presentarse a la aceptación según el artículo 46, la no presentación por el tenedor exonera de responsabilidad a los firmantes anteriores de la letra.

60. El Grupo de Trabajo expresó su acuerdo con la disposición del artículo 50, pero pidió a la Secretaría que introdujera en el párrafo 1) las enmiendas convenidas respecto del párrafo 1 *a*) del artículo 46, en cuanto al efecto de la estipulación sobre la responsabilidad de los firmantes subsiguientes.

"*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 es 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."

61. El párrafo 1 del artículo 51 define lo que constituye falta de aceptación de una letra. El párrafo 2 establece las consecuencias de dicha falta de aceptación en lo que atañe a la responsabilidad de los firmantes anteriores.

62. El Grupo de Trabajo expresó su conformidad con las disposiciones del artículo 51, con sujeción a la opinión expresada por él respecto del párrafo 3 del artículo 49 (véase el párr. 58 *supra*) de que la renuncia de la presentación a la aceptación no constituía una presunción de falta de aceptación.

63. Se planteó la cuestión de si era necesario el párrafo 2, pues la misma norma estaba establecida en el artículo 57. En cambio, se señaló que expresar las consecuencias de la falta de aceptación facilitaba la comprensión del artículo para el lector.

II. *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 al aceptante."

64. Conforme al artículo 52, la presentación de un título al pago será necesaria para que el aceptante o el suscriptor respondan por él. No obstante, será necesaria para que respondan el librador, un endosante o un avalista.

65. El Grupo de Trabajo expresó su conformidad con el fondo del artículo 52. Sin embargo, se señaló que las normas del artículo 52 también se desprendían de otras disposiciones del proyecto de ley uniforme (el artículo 34 en cuanto al librador, el artículo 34 (bis) en cuanto al suscriptor, el artículo 36 en cuanto al aceptante, el artículo 41 en cuanto al endosante, el artículo 44 en cuanto al avalista, y el artículo 55). Se solicitó de la Secretaría que tuviera en cuenta este hecho al redactar de nuevo la sección sobre presentación.

66. El Grupo de Trabajo convino en que debía completarse el párrafo 3 agregando las palabras "o el suscriptor" después de la palabra "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 del 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*) Todo 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."

67. A fin de determinar la responsabilidad del librador, el endosante y sus avalistas, basada en la falta real de pago (apartado *a*) del párrafo 1 del artículo 56), la presentación al pago tiene que realizarse "de-

bidamente". El artículo 53 especifica qué constituye presentar debidamente.

Apartado a)

68. El Grupo de Trabajo expresó su conformidad con las disposiciones del apartado *a*), con sujeción a que se especificara en la disposición que la presentación al pago debía efectuarse a una hora razonable en un día hábil.

Apartado b)

69. El Grupo de Trabajo expresó su conformidad con el fondo del apartado *b*), pero pidió a la Secretaría que enmendase la disposición para que se ajustase al apartado *b*) del artículo 48, especificando que si una letra es librada contra dos o más librados, o aceptada por ellos, o si un pagaré es suscrito por dos o más suscriptores, bastará con presentar el título a cualquiera de ellos, a menos que en el título se indique claramente lo contrario.

70. El Grupo de Trabajo acordó que se eliminaran las palabras "si se ha fijado un lugar de pago, la presentación deberá hacerse en ese lugar".

Apartado c)

71. El Grupo de Trabajo expresó su conformidad con el fondo de este párrafo. Se señaló que, conforme a los artículos 49 y 51, el fallecimiento del librado dispensaba de la presentación a la aceptación y otorgaba al tenedor el derecho inmediato de acción contra los firmantes anteriores. El Grupo de Trabajo coincidió en que en ese caso también quedaba dispensada la presentación al pago. Se planteó la cuestión de en qué circunstancias debería presentarse, a pesar de ello, la letra al pago. El Grupo opinaba que podían contemplarse dos casos: i) el de una letra a la vista, y ii) el de una letra en que el librador hubiese estipulado que no debía presentarse a la aceptación. El Grupo solicitó de la Secretaría que examinase las consecuencias de los artículos 49 y 51 en relación con el apartado *c*), en lo tocante al librado. Un representante expresó sus reservas respecto del apartado *c*).

72. En vista de la supresión del apartado *d*) del párrafo 2) del artículo 54 (véase el párrafo 86 *infra*), el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que agregase al artículo 53 un nuevo párrafo que dijera que cuando el librado, el aceptante o el suscriptor estaban sujetos a procedimientos por insolvencia, la presentación al pago debía hacerse a una persona que, conforme a la ley aplicable, estuviese autorizada a actuar en nombre de aquéllos.

Apartado d)

73. El Grupo de Trabajo examinó la cuestión de si se justificaba permitir también al tenedor de un título presentarlo al pago en uno de los dos días hábiles siguientes a la fecha de vencimiento. Se expresó la opinión de que debían concederse los dos días extraordinarios sólo en beneficio del librado, el aceptante o el suscriptor. Sin embargo, se informó al Grupo de que el apartado *d*) era necesario para facilitar la presentación al pago dentro de los plazos establecidos en la ley uniforme y para observar las prácticas comerciales corrientes. Por lo tanto, el Grupo concluyó que correspondía conceder al tenedor, habitualmente un banco encargado del cobro, dos días más para la presentación debida. (Véanse también los párrs. 115 a 117 *infra*.)

Apartado e)

74. Se planteó la cuestión de la justificación del plazo de un año, contado a partir de la fecha de emisión del título, dentro del cual debía presentarse al pago un título pagadero a la vista. El Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que averiguase entre las instituciones bancarias y comerciales cuál sería un plazo aceptable dentro del cual debería presentarse al pago un título de este tipo. Se sugirió que el plazo establecido para la presentación a la aceptación no debía necesariamente ser el mismo que el fijado para la presentación al pago, y que podía haber motivos para fijar un plazo más breve para la presentación a la aceptación que para la presentación al pago.

Apartado f)

75. El Grupo de Trabajo examinó una propuesta formulada en la etapa preparatoria de la labor sobre el proyecto de ley uniforme conforme a la cual un título debía estar domiciliado para pago en un banco. En este contexto se mencionó una propuesta general de la *Banca d'Italia* según la cual la ley uniforme sólo permitiría un endoso no bancario, a saber, el del tomador. El Grupo de Trabajo aceptó examinar estas propuestas en el contexto del ámbito de aplicación de la ley uniforme (artículos 1 a 3).

76. El Grupo de Trabajo opinaba que debía complementarse el apartado *f*) con una disposición adicional en el inciso iii) según la cual podría presentarse un título dondequiera que pudiese encontrarse al librado, el aceptante o el suscriptor o en la última residencia o establecimiento conocido del librado.

77. Se planteó la cuestión del significado de las expresiones "establecimiento principal" y "residencia". El Grupo de Trabajo coincidió en que estas expresiones no debían definirse en la ley uniforme, sino dejarse al derecho interno. A ese respecto, el Grupo se remitió a sus deliberaciones y conclusiones sobre el artículo 40 (A/CN.9/77, párr. 134)[11], en las que pedía a la Secretaría que reexaminara la interpretación del "lugar" de pago.

78. En cuanto a la expresión "residencia", el Grupo de Trabajo convino en que debía referirse solamente a la residencia privada de una persona física y no a la residencia de los cargos de un ente jurídico (*personne morale*).

Uso de copias de la letra o el pagaré

79. El Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que indagara acerca del uso de la copia de la letra o el pagaré para la presentación al pago.

"*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].

[11] Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, II, 1.

"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 a quien 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 treinta días después del vencimiento;

"*c*) Cuando el título sea pagadero a la vista y la causa de la demora siga existiendo pasados treinta días de la expiración del plazo para efectuar la presentación al pago;

"*d*) Cuando el librado o el aceptante de la letra o 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."

80. El artículo 54 establece la excusa de la demora en efectuar la presentación al pago. Cuando se haya excusado la demora, la responsabilidad de los firmantes anteriores no resulta afectada por el hecho de que no se haya efectuado la presentación al pago. Con arreglo a este artículo, la demora se excusa cuando el tenedor no pudo presentar el título al pago por circunstancias ajenas a su voluntad. En los apartados *b*) y *c*) del párrafo 2 se dispensa totalmente la presentación al pago cuando la causa de la demora siga existiendo pasados treinta días después del vencimiento, en el caso de un título a plazo fijo, o pasados treinta días después del vencimiento, en el caso de un título a plazo fijo, o pasados treinta días de la expiración del plazo para efectuar la presentación al pago, en el caso de un título pagadero a la vista. El párrafo 2 prevé también los siguientes casos de dispensa de la presentación al pago: cuando se renuncie a la presentación, cuando el librado o el aceptante de la letra o el suscriptor del pagaré esté sujeto a procedimientos por insolvencia cuando la letra haya sido protestada por falta de aceptación o de pago y, respecto del librador, cuando el tenedor no tenga motivos para creer que la letra será pagada.

Párrafo 1)

81. Con respecto a la expresión "circunstancias ajenas a la voluntad del tenedor", el Grupo de Trabajo consideró si la demora en efectuar la presentación al pago debía excusarse cuando se debía a circunstancias personales del tenedor, como enfermedad o fallecimiento. Se señaló que el Grupo de Trabajo sobre los plazos y la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías había considerado una norma análoga, y sugerido a la Comisión una disposición según la cual la demora (típicamente, el incoar procedimientos legales) se excusaría si fuera resultado de una circunstancia "no atribuible a su persona" (del del acreedor) (A/CN.9/70, anexo I, artículo 19)[12]. Este texto fue modificado por la Comisión de la manera siguiente: "Cuando, en virtud de circunstancias que no le sean imputables y que no pudiera evitar ni superar..." (véase el artículo 20 del Proyecto de Convención sobre la Prescripción en la Compraventa Internacional de Mercaderías, Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, primera parte, I, B, párr. 21). Se observó que la expresión aprobada por la Comisión no excluía las circunstancias personales del acreedor. El Grupo de Trabajo convino en que en el párrafo 1) del artículo 54 se empleasen los mismos términos que en el artículo 20 del Proyecto de Convención sobre la Prescripción. Se sugirió que en la disposición que figuraba en el párrafo 1 del artículo 54 del actual proyecto se debería excluir con más claridad la excusa basada en circunstancias imputables al tenedor. Se indicó que el texto del artículo 20 de la Convención sobre la Prescripción, con la adición de la expresión "y que no pudiera evitar ni superar", era útil a este respecto. Se señaló que al traducir la citada disposición del Proyecto de Convención sobre la Prescripción se había utilizado el equivalente verbal en las versiones en otros idiomas, y no expresiones jurídicas como *force majeure* o caso fortuito. Se convino en que este criterio debería seguirse también en las versiones del presente proyecto, ya que esas expresiones jurídicas tienen diferentes significados en los distintos sistemas jurídicos.

82. El Grupo de Trabajo opinó que la palabra "inmediatamente" debía sustituirse por la expresión "con razonable diligencia" que se emplea en el párrafo 2 del artículo 49, y que las palabras entre corchetes "en un plazo de ... días" debían suprimirse.

Párrafo 2)

Apartado a)

83. La cuestión de la renuncia expresa o tácita fue examinada por el Grupo de Trabajo en relación con la renuncia al protesto (véase el artículo 61, párrs. 128 y 129 *infra*).

Apartado b)

84. El Grupo de Trabajo se declaró de acuerdo con esta disposición.

Apartado c)

85. Se señaló que con arreglo al texto actual del apartado *c*), el tenedor, en el caso de una letra a la vista, no podía ejercer su acción por presunta falta de pago hasta treinta días después de la expiración del plazo para la presentación al pago. A juicio del Grupo de Trabajo, esta norma daría por resultado que se impusiera al tenedor un período de inacción irrazonable. Por consiguiente, el Grupo pidió a la Secretaría que volviese a examinar el apartado *c*) para permitir al tenedor ejercer su acción en un plazo más breve que el previsto en el texto actual.

Apartado d)

86. El Grupo de Trabajo opinaba que el hecho de que el librado, el aceptante o el suscriptor estuviesen

[12] Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, I, B, 2.

sujetos a procedimientos por insolvencia no debía dar derecho al tenedor a ejercer su acción inmediatamente. El tenedor debía presentar al pago el título a la persona autorizada a actuar, conforme a la ley aplicable, en lugar del librado, el aceptante o el suscriptor y, en caso de falta de pago, protestar el título por falta de pago. Por consiguiente, el Grupo estuvo de acuerdo en que se suprimiera el apartado *d*).

87. Se señaló que conforme al sistema jurídico de algunos países, el hecho de que el aceptante o el suscriptor estuviesen sujetos a procedimientos de insolvencia aceleraba la fecha de vencimiento. El Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que estudiase los efectos de esa aceleración sobre las disposiciones pertinentes del proyecto de ley uniforme.

88. Se observó que el derecho de los títulos negociables de algunos países regidos por el *common law* contenía disposiciones respecto del llamado "*protest for better security*" ("protesto para mejor seguridad") efectuado antes del vencimiento de la letra en caso de quiebra o insolvencia del aceptante o de suspensión de pagos de su parte. El Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que estudiase la conveniencia de incluir disposiciones análogas en la ley uniforme.

Apartado e)

89. El Grupo de Trabajo se declaró de acuerdo con la disposición del apartado *e*).

Fallecimiento del librado o sujeción de éste a procedimientos por insolvencia

90. El Grupo de Trabajo consideró el caso de una letra pagadera en una fecha fija que no contuviera ninguna cláusula en el sentido de que se presentase a la aceptación. En ese caso, el párrafo 1 del artículo 49 establece que el fallecimiento del librado o el hecho de que éste sea objeto de procedimientos de insolvencia dispensa de la presentación a la aceptación. El Grupo opinaba que, respecto de una letra a plazo fijo de este tipo, el párrafo 2 del artículo 54 debía prever la dispensa de la presentación al pago.

Apartado f)

91. El Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo en que se suprimiera provisionalmente el apartado *f*) y en que se estudiaran los problemas planteados por esta norma en relación con un nuevo texto del apartado *c*) del párrafo 2 del artículo 61 que prepararía la Secretaría.

"*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."

92. Con arreglo al artículo 55, la omisión de la presentación al pago conducirá a que el librador, los endosantes y sus avalistas no respondan por el título. Por consiguiente, el tenedor no tendrá derecho a una acción de regreso en el caso de falta de pago del título.

93. El Grupo de Trabajo se declaró de acuerdo con las disposiciones del artículo 55.

94. Se planteó la cuestión de cuál sería el efecto de la falta de responsabilidad por el título de las partes secundarias, a causa de la falta de presentación al pago, sobre su responsabilidad por el negocio subyacente del libramiento o endoso de un título. A este respecto, se hizo referencia a la sección 3-802 del *Uniform Commercial Code*. El Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que examinase esta cuestión, así como la posible necesidad de una disposición especial que previese esa situación.

"*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;

"*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 es 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 es pagado, el tenedor podrá ejercer, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 57, una acción contra los endosantes y sus avalistas."

95. El artículo 56 indica cuándo hay falta de pago de un título. En el apartado *a*) del párrafo 1 se prevé la falta efectiva de pago (cuando se deniega el pago o cuando el tenedor no puede obtener el pago a que tiene derecho) y en el apartado *b*) de ese párrafo la falta de pago presunta (cuando se dispensa de la presentación al pago). Conforme a los párrafos 2 y 3, en caso de dicha falta de pago el tenedor tiene derecho, con sujeción a efectuar el protesto necesario, a ejercer una acción inmediata contra el librador, los endosantes y sus avalistas.

96. El Grupo de Trabajo manifestó su acuerdo con las disposiciones del artículo 56, siempre que se modificara el párrafo 2 a fin de que, en lugar de "los avalistas", se leyera "sus avalistas".

97. Un representante expresó la opinión de que las normas del artículo 56 debían incluirse en la parte VI, sección 2 (Pago).

III. *Protesto*

"*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."

98. En virtud del artículo 57, en caso de que el título no haya sido atendido por falta de aceptación o de pago, el tenedor debe efectuar el protesto para poder ejercer su acción inmediata.

99. El Grupo de Trabajo consideró si la ley uniforme debía prever el protesto en caso de falta de pago de un título y, en caso afirmativo, cuáles serían las consecuencias para el tenedor en caso de omisión de ese protesto.

100. Según una opinión expresada, no debería exigirse el protesto a menos que existiera una cláusula expresa al respecto en el título. Esta solución se adoptó en el proyecto de ley uniforme para América Latina sobre documentos comerciales. En apoyo de esta opinión se dijo que el protesto era una mera formalidad y que no siempre ofrecería testimonio fidedigno por una persona independiente de que un título no hubiera sido atendido.

101. Según otra opinión, el protesto debía preverse en la ley uniforme, pero su omisión sólo debía hacer responsable al tenedor por daños y perjuicios. En apoyo de esta opinión, se dijo que ese procedimiento produciría resultados justos, en el sentido de que si el tenedor no hacía el protesto no debían beneficiarse las partes responsables por el documento. Sin embargo, si como consecuencia de la falta de protesto dichas partes se vieran perjudicadas, el tenedor debía responder por daños y perjuicios. Se señaló que esta solución estaría en consonancia con los efectos jurídicos atribuidos en el proyecto de ley uniforme a la omisión de la notificación debida de la falta de aceptación o de pago (artículo 66).

102. Según una tercera opinión, el protesto era necesario para establecer la responsabilidad de las partes subsidiarias por el título. En apoyo de esta opinión, se dijo que, al firmar el título, esas partes habían asumido la obligación de pagar el importe del título al presentarlo debidamente a la aceptación cuando fuera necesario, o al pago, y cuando el título no hubiera sido atendido. Por consiguiente, se precisaban pruebas al respecto obtenidas de una persona independiente del tenedor. Se señaló además que en algunos países se exigía el protesto, cuando el título no hubiera sido atendido, para iniciar procedimientos sumarios en relación con el título. Finalmente, el concepto de protesto era universalmente conocido y, en consecuencia, la ley uniforme estaría a este respecto en armonía con la práctica corriente.

103. Tras la oportuna deliberación, el Grupo de Trabajo convino en que la última opinión, que estaba también implícita en el proyecto de ley uniforme, debía prevalecer. En consecuencia, debía retenerse el artículo 57.

"*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 una 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."

104. El artículo 58 establece dos clases de protesto: un protesto en forma simplificada que se efectúa mediante una declaración escrita en el título y firmada y fechada por el librado, o el aceptante o el suscriptor, señalando que se deniega la aceptación o el pago (párr. 1), y un protesto autenticado (párr. 3). Con arreglo al artículo, se requiere un protesto autenticado en los siguientes casos:

i) Cuando se deniegue o no pueda obtenerse la declaración del librado, el aceptante o el suscriptor; o

ii) Cuando el título estipule que debe efectuarse el protesto autenticado; o

iii) Cuando el tenedor requiera un protesto autenticado.

Párrafo 1)

105. Se expresó la opinión de que una declaración escrita en el título por una persona que lo desatienda no debería considerarse un protesto, sino un acto en sustitución de él. Por consiguiente, el artículo 58 debería establecer que, para efectuar un protesto, se requería que fuera autenticado, y especificar en un párrafo aparte que un protesto podría sustituirse, en determinadas circunstancias, por una declaración fechada escrita en el título y firmada por la persona que denegara la aceptación o el pago.

106. Se señaló que la mención de la declaración en el párrafo 1 del artículo 58 tenía por finalidad poner de relieve que esta forma de protesto debería ser la regla y no la excepción. No obstante se expresó la opinión de que el artículo 58 podría contener otra disposición del tenor siguiente:

"Cuando un protesto autenticado sea sustituido por la declaración de falta de aceptación o de pago mencionada en el párrafo , tal declaración surtirá el efecto de un protesto autenticado en todos los respectos."

Párrafo 2)

107. El Grupo de Trabajo convino en que debía suprimirse el apartado *a*), dado que el caso contemplado en dicho párrafo, ya estaba previsto en el apartado *c*).

Párrafo 3)

108. El Grupo de Trabajo se declaró de acuerdo con esta disposición, a reserva de las siguientes modificaciones:

i) Las palabras "y fecha" que figuraban en el apartado *b*) debían suprimirse, ya que la persona que escribía la declaración de falta de aceptación o de pago ya venía obligada, con arreglo al párrafo 3, a fecharla;

ii) Las palabras "la causa o razón para protestar el título" contenidas en el inciso *c*) debían suprimirse, ya que ello se seguiría de la petición de la persona que hiciera el protesto y de la respuesta del librado, el aceptante o el suscriptor.

109. Se planteó la cuestión de si, con arreglo a la ley uniforme, un protesto efectuado en un país distinto de aquel en el que se desatendió el título sería válido a los efectos de dicha ley. Se señaló que, según la mencionada ley uniforme, el protesto debía efectuarse en el país en que se denegó la aceptación o el pago del título, ya que sólo en dicho país podía obtenerse la prueba de que se había efectuado la debida presentación, y de la falta de aceptación o de pago. Además, una persona autorizada a certificar la falta de aceptación o de pago en virtud de la ley de un país, no siempre lo estaría en virtud de la ley de otro país.

Párrafo 4)

110. El Grupo de Trabajo se declaró de acuerdo con el fondo del párrafo 4. El Grupo convino en que en el apartado *a*) debería establecerse que el protesto autenticado podía hacerse también en una hoja anexa al título.

111. Se sugirió que, si se redactase un documento separado, se indicara la falta de aceptación o de pago en el título. Así, todo tenedor subsiguiente sabría que el título no había sido atendido y que la falta de aceptación o de pago había sido objeto de protesto. Se observó que la práctica notarial corriente en algunos países era indicar la falta de aceptación o de pago mediante una nota en el título. El Grupo de Trabajo opinó que la ley uniforme no debía contener una disposición concreta a este respecto, pero pidió a la Secretaría que mencionase en el comentario general la conveniencia de esa anotación.

Estipulación de elementos adicionales de protesto

112. Se planteó la cuestión de si un firmante podría estipular en el título que el tenedor, al efectuar el protesto correspondiente, debía satisfacer otros requisitos además de los establecidos en el párrafo 3. Se señaló que la ley uniforme permitía que un firmante limitase su responsabilidad y, por consiguiente, autorizaba dicha estipulación.

Presentación efectuada por correo

113. Se planteó la cuestión de si la ley uniforme debía contener una norma concreta acerca del lugar en que el protesto podía efectuarse, cuando se hiciera la presentación por correo, y el título fuera devuelto por correo sin ser atendido (véase el artículo 51 6) *a*) de la *United Kingdom Bill of Exchange Act*, 1882). El Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que estudiase esta cuestión en conexión con sus indagaciones sobre la práctica de la presentación por correo y la existencia de normas especiales para la presentación por correo (véase el párr. 51 *supra*).

"*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.]"

114. El artículo 59 establece los plazos dentro de los que un título debe protestarse por falta de aceptación o de pago. La falta de observancia de estos plazos privará al tenedor de sus derechos de acción contra los firmantes subsidiariamente responsables. En virtud del párrafo 3) el protesto autenticado deberá hacerse en el lguar en que el título no haya sido atendido.

Párrafos 1 y 2

115. Se señaló que, en virtud de las disposiciones del artículo 53 *d*) y del artículo 59 1) y 2), sería posible que el tenedor protestara una letra o un pagaré el cuarto día después del vencimiento. Así, si una letra venciera en lunes, el tenedor, en virtud del artículo 53 *d*), podría presentar la letra al pago el miércoles y, si no fuera atendida, protestarla el viernes. En virtud del artículo 64, la notificación de la falta de aceptación o de pago deberá efectuarse dentro de los dos días hábiles siguientes al día del protesto. De este modo, podría ocurrir que el firmante contra el que el tenedor deseara ejercer su acción recibiría la notificación correspondiente el martes de la semana siguiente.

116. El Grupo de Trabajo opinó que no era conveniente que transcurriera todo este lapso de tiempo. En consecuencia, el Grupo concluyó que el protesto por falta de pago debía hacerse el día en que vencía el título o dentro de los dos días hábiles siguientes. Con respecto al protesto por falta de aceptación, el Grupo convino en que dicho protesto debía hacerse el día en que la letra no hubiera sido aceptada o dentro de los dos días hábiles siguientes. El Grupo opinó que el protesto por falta de aceptación debía hacerse en el momento en que el instrumento no hubiera sido atendido por primera vez y que a todos los efectos, la segunda presentación a la aceptación no podía considerarse una presentación propiamente dicha.

117. Sin embargo, un representante sostuvo la opinión de que el texto actual de los párrafos 1 y 2 establecía una norma más satisfactoria respecto del pro-

testo por falta de pago. Advirtió que la norma sugerida por el Grupo planteaba un problema en el caso de letras o pagarés a la vista y que, para títulos de esa índole, se requeriría una disposición distinta.

Párrafo 3

118. Se observó que de conformidad con el artículo 59 3) el protesto autenticado deberá hacerse en el lugar en que el título no haya sido atendido. Por consiguiente, si consta en el título el lugar de pago, el título sólo podría presentarse debidamente y no ser atendido en ese lugar. (Véase artículo 53 *f*) e *i*).) En consecuencia, el protesto debe efectuarse en ese lugar.

119. Un representante opinó que el párrafo 3) debía complementarse con una disposición que fijara el lugar en que debía hacerse el protesto en todos los casos a que hacía referencia el artículo 53 *f*).

120. El Grupo de Trabajo convino en que el fondo del párrafo 3 debía tratarse en el artículo 58.

"*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."

121. Según el artículo 60, si el tenedor no hace debidamente el protesto del título por falta de aceptación o de pago, los firmantes subsidiarios que respondían por el título quedan exonerados de responsabilidad.

122. El Grupo de Trabajo se declaró de acuerdo con la disposición del artículo 60.

123. Se sugirió que, en el caso de un título que requiriera un protesto autenticado, la falta de ese protesto no exonerara de responsabilidad a los firmantes subsidiarios si el tenedor hubiera hecho el protesto en la forma simplificada prevista en el párrafo 1) del artículo 58. El Grupo de Trabajo opinó que si un firmante hubiera estipulado que debía hacerse un protesto autenticado, el protesto en forma simplificada no estaría en consonancia con la estipulación que limitara la responsabilidad del firmante que la hiciese.

"*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 el protesto prontamente [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 a quien 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)."

124. En virtud del artículo 61, la demora en protestar un instrumento por falta de aceptación o de pago se excusará cuando se deba a circunstancias ajenas a la voluntad del tenedor. Cuando se excuse la demora, la responsabilidad de los firmantes subsidiarios no se verá afectada debido a que no se ha hecho el protesto debido. El párrafo 2) cita los casos en que se dispensará el protesto. En tales casos el tenedor podrá ejercer una acción inmediata contra los firmantes subsidiariamente responsables.

Párrafo 1)

125. El Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que redactase de nuevo el párrafo 1 teniendo en cuenta las observaciones formuladas con respecto al artículo 54 1), que trata de la demora en efectuar la presentación al pago (véase el párr. 81 *supra*).

126. El Grupo de Trabajo convino en que la excusa de la demora en protestar un título por falta de aceptación o de pago debería beneficiar tanto al tenedor del título como a la persona autorizada a certificar tal falta. Se aclaró que en el caso de que un funcionario público, un notario, por ejemplo, formalizara el protesto, y la demora de ese funcionario en hacer el protesto fuera excusable conforme al artículo 61, la excusa beneficiaría al tenedor.

127. Se preguntó si el párrafo 1) debería aplicarse también a un tenedor que efectuara un protesto en forma simplificada. Se señaló que si se excusara también la demora con respecto a esta clase de protesto, la disposición podría prestarse a abusos. Después de deliberar al respecto, el Grupo de Trabajo acordó que la excusa de la demora en el protesto debería beneficiar solamente el tenedor que hiciera un protesto autenticado.

Párrafo 2)

Apartado a)

128. El Grupo de Trabajo consideró la cuestión de si una renuncia extracambiaria al protesto hecha por el librador o un endosante, o su avalista, dispensaría al tenedor de protestar el título por falta de aceptación o de pago. Se expresaron diversas opiniones, pero el Grupo no pudo llegar a un acuerdo sobre este punto. El Grupo pidió a la Secretaría que preparase textos variantes basados en las siguientes opciones:

i) La renuncia al protesto puede estipularse expresamente en el título, o expresa o tácitamente fuera del título (texto actual);

ii) La renuncia al protesto sólo puede estipularse expresamente, sea o no en el título;

iii) La renuncia al protesto puede estipularse únicamente en el título.

129. El Grupo de Trabajo consideró respecto de qué parte surtiría efecto una estipulación "sin protesto". De conformidad con las conclusiones a que había llegado antes respecto del artículo 46 (véase el párr. 33 *supra*), el Grupo convino en que:

i) Si el librador hizo esta estipulación en el título, la estipulación surtirá efecto para todas las partes subsiguientes;

ii) Si un endosante o un avalista (excepto el avalista del aceptante o del suscriptor) hizo esta estipulación en el título, la estipulación surtirá efecto solamente para dicho endosante o avalista;

iii) Cualquier estipulación extracambiaria sólo surtirá efecto para quien haga la estipulación.

Apartado b)

130. El Grupo de Trabajo se mostró de acuerdo con la disposición del apartado *b*). Se aclaró que el término "demora" usado en este apartado se refería a la demora excusada con arreglo al párrafo 1.

Apartados c) *y* d)

131. El Grupo de Trabajo se mostró de acuerdo con el principio que informa los apartados *c*) y *d*). El Grupo pidió a la Secretaría que redactara una disposición general que abarcase esos apartados.

Apartado e)

132. El Grupo de Trabajo se mostró de acuerdo con la disposición del apartado *e*).

133. Se planteó la cuestión de determinar en quién debería recaer la carga de la prueba de que el título no había sido atendido por falta de aceptación o de pago cuando se dispensara el protesto: ¿en el tenedor, o en la persona que opone como excepción a su responsabilidad el que el título no fue presentado debidamente a la aceptación o al pago? El Grupo concluyó que la carga de la prueba debería recaer en el tenedor y que no era necesaria ninguna disposición especial para llegar a ese resultado.

134. El Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que llevase a cabo una investigación entre las instituciones bancarias y comerciales para determinar si la conclusión a que había llegado perjudicaría o no a la difusión internacional del propuesto título internacional.

IV. *Notificación de falta de aceptación o de pago*

"*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 todas las partes que tengan una acción basada en el título frente a la parte notificada."

135. El artículo 62 establece normas sobre la notificación de la falta de aceptación o de pago. El artículo debe leerse en relación con el artículo 66, en virtud del cual la omisión de la debida notificación por el tenedor le hace responsable de cualquier daño que pueda sufrir uno de los firmantes como consecuencia de dicha omisión. Según el proyecto de ley uniforme, la responsabilidad de los firmantes subsidiarios no se ve afectada por el hecho de que no hayan recibido notificación. Según el artículo 62, la notificación de la falta de aceptación o de pago debe hacerse a cualquiera de los firmantes anteriores por el tenedor o por cualquiera de los firmantes que a su vez haya recibido la notificación, y ésta beneficia a todos los firmantes que tengan acción contra el firmante notificado. Por ejemplo: se libra una letra en favor del tomador, quien la endosa a A. A la endosa a B, B a C y C a D. D presenta la letra al pago al librado y se rehúsa el pago. Según el artículo 62, D debe dar aviso de la falta de pago a todos los firmantes anteriores, so pena de responder por daños frente al firmante que pague la letra. Cuando C reciba de D la notificación de la falta de pago, debe a su vez dar aviso de ello a los firmantes anteriores a él. La notificación enviada por D o C al librador produce efectos en beneficio del tomador, de A y de B.

136. El Grupo de Trabajo convino en que era aceptable el principio básico del proyecto de ley uniforme, a saber, que la omisión de la debida notificación de la falta de aceptación o de pago por parte del tenedor no exonera de responsabilidad a los firmantes subsidiarios sino que hace que el tenedor responda por daños.

137. El Grupo de Trabajo consideró la cuestión de quién debería notificar la falta de aceptación o de pago, y a quién debería notificarse. El Grupo reconoció la importancia de la notificación de la falta de aceptación o de pago a los firmantes que sean responsables subsidiariamente por un título y llegó a la siguiente conclusión:

i) El tenedor, en caso de falta de aceptación o de pago, debe notificar debidamente la falta de aceptación o de pago a todos los firmantes anteriores que sean responsables subsidiariamente;

ii) Un endosante o avalista que recibiere aviso deberá notificar al firmante inmediatamente anterior responsable por el título;

iii) El tenedor y el firmante que reciba la notificación están dispensados de notificar a las partes cuya dirección no figure en el título o cuya firma o dirección sean ilegibles. El Grupo de Trabajo estimó que debía estudiarse más la cuestión del requisito de la notificación a un firmante cuya identidad o dirección se conociera, pero que no pudiera leerse o no figurara en el título;

iv) El tenedor y el firmante que reciba la notificación deberán notificar al firmante inmediatamente anterior responsable por el título, aunque la dirección de ese firmante no figure en el título o su firma o dirección sean ilegibles;

v) La notificación opera en beneficio de todas las partes que tengan una acción basada en el título frente a la parte notificada.

Un representante se mostró en desacuerdo con las disposiciones propuestas en los apartados ii) y iv) *supra*.

138. El efecto de las disposiciones propuestas consiste en que, en el ejemplo dado en el párrafo 1, D tiene que notificar la falta de aceptación o de pago a todas las partes anteriores so pena de asumir responsabilidad por daños frente a quien pague la letra. Cuando C reciba la notificación de D, deberá a su vez notificar a B. El hecho de que la dirección de C no figure en el título no dispensa a D de efectuar la notificación. De modo análogo, el hecho de que la dirección de B no figure en el título tampoco dispensa a C de efectuar la notificación. Más aún, según la norma propuesta en el apartado v), la notificación hecha por D al librador opera en beneficio del tomador.

139. Con respecto a la norma propuesta en el apartado iv) *supra*, se observó que se basaba en la presunción de que el endosatario debería conocer a su propio endosante. Sin embargo, la norma especificaba que debía notificarse al firmante inmediatamente anterior *responsable por el título*. Así, en el ejemplo dado en el párrafo 135 *supra*, si B ha endosado la letra "sin responsabilidad", C, al recibir la notificación de D, debe notificar a A. Si la dirección de A no figura en la letra, o si su firma o dirección es ilegible, el requisito de que C deba, en cualquier caso, notificar no es razonable, dado que no podría presumirse que C conociera a A, que no era su endosante. El Grupo de Trabajo convino en volver a estudiar esta cuestión al examinar la nueva redacción del artículo 62.

140. El Grupo de Trabajo consideró la cuestión de si un tenedor estaba obligado a notificar la falta de aceptación o de pago a una persona que transmitiera un título sin endosarlo. El Grupo opinó que tal persona no debía tener derecho a la notificación de la falta de aceptación o de pago aunque pudiera ser responsable en virtud del artículo 42.

Consideración de la conveniencia de preparar reglas uniformes aplicables a los cheques internacionales

141. Se informó al Grupo de Trabajo de que, de acuerdo con su solicitud de que se indagara sobre el uso de cheques en las transacciones de pagos internacionales (véase el informe sobre el primer período de sesiones[13], párrs. 136 a 138), la Secretaría, en consulta con el Grupo de Estudio de la CNUDMI sobre pagos internacionales, había preparado un cuestionario que se había cursado a las instituciones bancarias y comerciales, y de que se presentaría al Grupo de Trabajo, en un período futuro de sesiones, un análisis de las respuestas recibidas en consecuencia.

Labor futura

142. El Grupo de Trabajo consideró la fecha de celebración de su tercer período de sesiones. Habida cuenta del progreso logrado durante el actual período de sesiones, fue unánime la opinión del Grupo de que su tercer período de sesiones debía celebrarse lo antes posible. Algunos representantes sostuvieron que ese período de sesiones debía celebrarse en 1974. Otros opinaron que la consideración de la fecha y lugar del tercer período de sesiones debía quedar librada a la decisión de la Comisión en su próximo período de sesiones, que debía iniciarse el 13 de mayo de 1974.

[13] Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, II, 1.

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

GRUPO DE TRABAJO SOBRE TÍTULOS NEGOCIABLES INTERNACIONALES, SEGUNDO PERÍODO DE SESIONES

Título o descripción	*Signatura del documento*
Informe del Grupo de Trabajo sobre títulos negociables internacionales acerca de la labor de su primer período de sesiones	A/CN.9/77*
Informe del Secretario General: Proyecto de Ley Uniforme sobre Letras de Cambio Internacionales y Pagarés Internacionales, con comentarios	A/CN.9/WG.IV/WP.2**
Programa provisional	A/CN.9/WG.IV/WP.3
Proyecto de Ley Uniforme sobre letras de cambio internacionales; texto revisado de los artículos 5 9), 6 y 12 a 41	A/CN.9/WG.IV/CRP.3
Proyecto de ley uniforme sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales	A/CN.9/WG.IV/CRP.4 y Add.1 a 13

* Reproducido en el Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, II, 1.

** El texto del Proyecto de Ley Uniforme sobre Letras de Cambio Internacionales y Pagarés Internacionales fue reproducido en el Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, II, 2.

III. REGLAMENTACION INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE MARITIMO

1. Informe del Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo acerca de la labor realizada en su sexto período de sesiones (Ginebra, 4 a 20 de febrero de 1974) (A/CN.9/88) *

INDICE

	Párrafos
INTRODUCCIÓN GENERAL	1–9
I. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR MARÍTIMO POR DEMORA	10–28
A. Introducción	10–12
B. Examen por el Grupo de Trabajo	13–25
C. Informe del Grupo de Redacción	26
D. Examen del informe del Grupo de Redacción	27–28
II. AMBITO DOCUMENTARIO DEL CONVENIO	29–49
A. Introducción	29–36
B. Examen por el Grupo de Trabajo	37–47
C. Informe del Grupo de Redacción	48
D. Examen del informe del Grupo de Redacción	49
III. AMBITO GEOGRÁFICO DE APLICACIÓN DEL CONVENIO	50–69
A. Introducción	50–55
B. Examen por el Grupo de Trabajo	56–64
C. Informe del Grupo de Redacción	65
D. Examen del informe del Grupo de Redacción	66–69
IV. ELIMINACIÓN DE LAS CLÁUSULAS NULAS DE LOS CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE	70–95
A. Introducción	70–77
B. Examen de la cuestión en el Grupo de Trabajo	78–93
C. Informe del Grupo de Redacción	94
D. Examen del informe del Grupo de Redacción	95
V. CARGA TRANSPORTADA SOBRE CUBIERTA	96–105
A. Introducción	96–98
B. Examen por el Grupo de Trabajo	99–102
C. Informe del Grupo de Redacción	103
D. Examen del informe del Grupo de Redacción por el Grupo de Trabajo	104–105
VI. TRANSPORTE DE ANIMALES VIVOS	106–117
A. Introducción	106–109
B. Debate en el Grupo de Trabajo	110–114
C. Informe del Grupo de Redacción	115
D. Examen del informe del Grupo de Redacción	116–117
VII. DEFINICIÓN DE "PORTEADOR", "PORTEADOR CONTRATANTE" Y "PORTEADOR EFECTIVO"	118–136
A. Introducción	118–121
B. Examen por el Grupo de Trabajo	122–132
C. Informe del Grupo de Redacción	133
D. Examen del Informe del Grupo de Redacción	134–136
VIII. DEFINICIÓN DE "BUQUE"	137–141
A. Introducción	137–139
B. Examen por el Grupo de Trabajo	140–141
IX. LABOR FUTURA	142–153

Anexo

	Página
COMPILACIÓN DE PROYECTOS DE DISPOSICIONES SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS PORTEADORES, APROBADOS POR EL GRUPO DE TRABAJO[a]	144

[a] Esta compilación expone proyectos de disposiciones aprobados por el Grupo de Trabajo en sus períodos de sesiones tercero, cuarto y quinto.

Introducción general

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 (1969) y ampliado por la Comisión en su cuarto período de sesiones. El Grupo de Trabajo está integrado por los siguientes 20 miembros de la Comisión: Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Chile, Egipto, 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[1].

2. Cuando definió la tarea del Grupo de Trabajo, la Comisión resolvió que:

* 29 de marzo de 1974.

[1] Ampliado por la Comisión en su cuarto período de sesiones, el Grupo de Trabajo estaba compuesto de 21 miembros de la Comisión. 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, A, párr. 19. El mandato de uno de esos miembros de la Comisión (España) expiró el 31 de diciembre de 1973.

"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"[2].

Además la Comisión enumeró varios temas que deberían ser examinados[3]. En anteriores períodos de sesiones el Grupo de Trabajo ha tomado decisiones sobre los temas siguientes: *a*) período durante el cual el porteador es responsable; *b*) responsabilidad por carga sobre cubierta y animales vivos; *c*) cláusulas de los conocimientos de embarque en las que se limita a un tribunal determinado la jurisdicción por reclamaciones[4]; *d*) normas básicas que rigen la responsabilidad del porteador; *e*) cláusulas de arbitraje en los conocimientos de embarque[5]; *f*) limitación unitaria de la responsabilidad; *g*) transbordo; *h*) cambio de ruta, e *i*) plazos de prescripción[6].

3. En su quinto período de sesiones[7] el Grupo de Trabajo decidió dedicar el sexto período de sesiones a los temas siguientes: a) definiciones del artículo 1[8]; b) eliminación de las cláusulas nulas[8]; c) carga sobre cubierta y animales vivos; d) responsabilidad del porteador por demora; y e) ámbito de aplicación del Convenio.

4. El Grupo de Trabajo celebró su sexto período de sesiones en Ginebra del 4 al 20 de febrero de 1974.

5. Los 20 miembros del Grupo de Trabajo estuvieron representados todos en el período de sesiones. Asistieron a él los siguientes miembros de la Comisión como observadores: Bulgaria y la República Federal de Alemania, así como observadores de las siguientes organizaciones internacionales intergubernamentales y no gubernamentales: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), Comité Marítimo Internacional (CMI), Cámara de Comercio Internacional (CCI), Cámara Internacional de Navegación Marítima, Unión Internacional de Seguros de Transportes, Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril (OCTI), Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT), Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) y Asociación Internacional de Armadores (INSA) y la Conferencia Marítima Internacional y del Báltico (BIMCO).

6. El Grupo de Trabajo eligió por aclamación la Mesa siguiente:

Presidente:	Sr. Mohsen Chafik (Egipto);
Vicepresidentes:	Sr. Nehemias Gueiros (Brasil);
	Sr. Stanislaw Suchorzewski (Polonia);
Relator:	Sr. R. K. Dixit (India).

7. Se sometieron al Grupo de Trabajo los documentos siguientes:

1) Programa provisional y anotaciones (A/CN.9/WG.III/L.1).
2) Segundo informe del Secretario General sobre responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque (A/CN.9/76/Add.1).
3) Estudio del UNIDROIT sobre el transporte de animales vivos (A/CN.9/WG.III/WP.11).
4) Tercer informe del Secretario General sobre responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque (A/CN.9/WG.III/WP.12, vols. I a III).
5) Carga sobre cubierta: documento de trabajo de la Secretaría (A/CN.9/WG.III/WP.14).
6) Observaciones y sugerencias sobre los temas que se examinarán durante el sexto período de sesiones del Grupo de Trabajo (A/CN.9/WG.III/WP.12/Add.1).
7) Compilación de proyectos de disposiciones aprobados por el Grupo de Trabajo: nota de la Secretaría (A/CN.9/WG.III/WP.13).

8. El Grupo de Trabajo aprobó el programa siguiente:

1. Apertura del período de sesiones
2. Elección de la Mesa
3. Aprobación del programa

[2] *Ibid.* (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.72.V.4), primera parte, II, A, párr. 19. En su sexto período de sesiones la Comisión decidió que el Grupo de Trabajo "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 [de la Comisión]". 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), *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo octavo período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/9017), párr. 61; Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, primera parte, II, A.

[3] *Ibid.*

[4] Informe del Grupo de Trabajo 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, Anexo). El Grupo de Trabajo utilizó como documento de trabajo el primer informe del Secretario General sobre 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).

[5] Informe del Grupo de Trabajo 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; Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 1). El Grupo de Trabajo utilizó como documentos de trabajo el primer informe del Secretario General (véase la nota precedente) y otros 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.9/74, anexo I; Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 2) y "Cláusulas de arbitraje" (A/CN.9/74, anexo II; Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 3).

[6] Informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones, Nueva York, 5 a 16 de febrero de 1973 (A/CN.9/76; Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 5). El Grupo de Trabajo utilizó como documento de trabajo 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; Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 4).

[7] Informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones, Nueva York, 5 a 16 de febrero de 1973 (A/CN.9/76), párrs. 73 a 75.

[8] Los temas mencionados en los apartados *a*) y *b*) fueron los temas de estudio que quedaban por examinar en los enumerados en la resolución aprobada por la CNUDMI, en su cuarto período de sesiones (véase la nota 2 *supra*).

4. Examen de los temas de fondo elegidos por el Grupo de Trabajo en su quinto período de sesiones para tratarlos en el sexto período de sesiones
5. Labor futura
6. Aprobación del informe.

9. El Grupo de Trabajo utilizó el informe del Secretario General titulado "Tercer informe del Secretario General sobre responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque" (llamado en adelante "Tercer informe del Secretario General") (A/CN.9/WG.III/WP.12) como documento de trabajo para los temas examinados en él. En ese informe el Secretario General examinaba los temas siguientes: Parte I: Responsabilidad del porteador marítimo por demora; Parte II: Ambito geográfico de aplicación del Convenio; Parte III: Ambito documentario de aplicación del Convenio; Parte IV: Cláusulas nulas en los conocimientos de embarque[9]. Para el examen de las definiciones del artículo 1, el Grupo de Trabajo utilizó como documento de trabajo la quinta parte del informe del Secretario General titulado "Segundo informe del Secretario General sobre responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque" (llamado en adelante "Segundo informe del Secretario General") (A/CN.9/76/Add.1)*. Además de los referidos informes, el Grupo de Trabajo utilizó un estudio sobre el transporte de animales vivos preparado por el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) (A/CN.9/WG.III/WP.11)** y un documento de trabajo de la Secretaría relativo a la carga sobre cubierta (A/CN.9/WG.III/WP.14).

I. Responsabilidad del porteador marítimo por demora

A. Introducción

10. La Parte I del Tercer Informe del Secretario General versaba sobre la responsabilidad del porteador marítimo por demora en la entrega de la carga[10]. El Informe señalaba que el Convenio de Bruselas de 1924 no contenía ninguna disposición sobre esta cuestión, que la jurisprudencia al respecto se contradecía, y que en la mayoría de las jurisdicciones ni la jurisprudencia ni la legislación habían resuelto los problemas que se planteaban.

11. El informe ponía de manifiesto (párrafo 5) que con arreglo al Convenio vigente cuando la demora en la entrega producía daños físicos a las mercancías durante el transporte, el problema jurídico que se planteaba no era analíticamente diferente del que suscitaban en general los daños físicos ocasionados a las mercancías cuando el porteador no cumplía la obligación que le imponía el párrafo 2 del artículo 3 de proceder "de manera apropiada y cuidadosa a la carga . . . transporte . . . y descarga de las mercancías transportadas". Por otra parte, se señalaba también que cuando la demora ocasionaba no un daño físico a las mercancías, sino una pérdida económica para el consignatario (por ejemplo, si éste no puede utilizar o revender las mercancías o si se produce una disminución del precio de las mercancías durante la demora), la referida disposición era particularmente vaga[11].

12. En el Informe se examinaban las disposiciones sobre demora de otros convenios de transporte (párrafos 8 a 12). A continuación en el Informe se formulaban cinco proyectos de disposiciones para que los examinara el Grupo de Trabajo: 1) proyecto de disposición A (párrafo 13), que establecería el principio básico de que las normas del Convenio sobre responsabilidad del porteador se aplicarían no sólo a la pérdida o los daños físicos de la carga, sino también a la demora en la entrega; 2) proyecto de disposición B (párrafo 17) en el cual se daba una definición de la demora; 3) el Informe proponía dos variantes para la limitación de la responsabilidad del porteador por demora: la primera variante (proyecto de disposición C, reproducido en el párrafo 26) establecería la misma limitación de responsabilidad que la aprobada por el Grupo de Trabajo respecto de la pérdida o los daños de las mercancías[12]. La segunda variante (proyecto de disposición D, reproducido en el párrafo 28) establecería una limitación especial de la responsabilidad del porteador por pérdida, salvo la pérdida o los daños físicos de las mercancías (o sea las pérdidas económicas); esta limitación especial estaría basada en el monto de los gastos de flete de las mercancías[13]; 4) el problema que plantea una demora prolongada en la llegada de las mercancías, cuando no estaba claro si éstas se habían perdido, fue tratado en una propuesta (proyecto de disposición E, párrafo 37) basada en disposiciones de los Convenios de transporte por carretera (CMR) y por ferrocarril (CIM).

B. Examen por el Grupo de Trabajo

1) *La norma básica sobre la responsabilidad del porteador por demora*

13. En el Grupo de Trabajo hubo acuerdo general en que convenía establecer una disposición que regulara expresamente la responsabilidad del porteador por la pérdida o los daños ocasionados por la demora, y la mayoría

* Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 4.

** Reproducido en el presente volumen, segunda parte, III, 3 *infra*.

[9] Las partes I y II del documento arriba citado (A/CN.9/WG.III/WP.12, vols. I a III) aparecieron en el volumen I; la parte III en el volumen II, y la parte IV en el volumen III. El tercer informe del Secretario General, que también se distribuyó como adición al presente informe (A/CN.9/88/Add.1), se reproduce en el presente volumen, segunda parte, III, 2 *infra*.

[10] A/CN.9/88/Add.1, reproducido en el presente volumen, segunda parte, III, 2 *infra*.

[11] En el Informe (nota 12 del párrafo 5) se señalaba que uno de los problemas era el de saber qué tipos de pérdida económica eran suficientemente directos o previsibles para que hubiera una base para reclamar daños y perjuicios. Se señalaba asimismo que esos problemas de la pérdida económica para el comprador podían surgir cuando se perdían las mercancías o éstas quedaban inutilizables como consecuencia de los daños físicos, en cuyo caso no podían atribuirse a la indisponibilidad de las mercancías causada por demora en la entrega. El Informe ponía también de relieve la relación que existe entre este problema general y las normas que limitan la responsabilidad del porteador. Véase la parte J, relativa a la responsabilidad del porteador, de la compilación de proyectos de disposiciones aprobados por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/WG.III/WP.13) (denominada en adelante "Compilación"). La compilación figura como anexo de este informe.

[12] Compilación, parte J. En esta disposición se dejaron en blanco las sumas monetarias.

[13] El Informe señalaba (nota 35) que la revisión de 1970 del Convenio CIM establecía una limitación igual "*al doble* del porte". Para que el Grupo de Trabajo examine esta cuestión por separado, en el proyecto de disposición se incluye entre corchetes ese criterio.

de los representantes apoyaron la solución adoptada en el proyecto de disposición A del Tercer Informe del Secretario General[14]. Un observador se opuso a que se incluyese tal disposición en el Convenio basándose en la amplia responsabilidad que haría recaer sobre los armadores por los daños ocasionados por la demora. Otro observador manifestó que la responsabilidad del porteador se consideraría un nuevo riesgo a efectos de seguro, aunque habría un seguro para cubrirlo.

14. Varios representantes sugirieron que se modificara el proyecto de disposición A tomando como base el artículo 19 del Convenio CMR[15]. Otros representantes propusieron que para cualquier modificación del proyecto de disposición A que figuraba en el Tercer Informe del Secretario General debería tenerse en cuenta el proyecto de Convención TCM[16] y las Reglas uniformes de la CCI para un documento de transporte combinado[17]. Sin embargo, algunos representantes y observadores se manifestaron en contra de la utilización de los convenios de transporte terrestre como modelos para un convenio que regularía el transporte marítimo de mercancías.

15. Varios representantes pusieron de relieve que el Convenio debería aplicarse solamente después de que el porteador se hubiese hecho cargo de las mercancías, puesto que el transporte no comenzaba hasta que el porteador se había hecho cargo efectivamente de ellas. Un representante sugirió que el Convenio dispusiera expresamente que el porteador sería responsable de los gastos extraordinarios en que incurriera el cargador como consecuencia de la demora del porteador en recibir las mercancías.

16. Algunos representantes apoyaron en un principio la sugerencia de un representante de que se declarara al porteador responsable de las "pérdidas económicas resultantes de la demora". Sin embargo, varios representantes y observadores que apoyaron el empleo de la expresión "pérdidas económicas" consideraron que deberían esmerarse los tipos de pérdidas económicas resultantes de la demora de que sería responsable el porteador, y que la determinación de tales perjuicios debería hacerse exclusivamente con arreglo a algún criterio de previsibilidad. Otros representantes dijeron que la determinación de los perjuicios que ocasionara una demora imputable a la culpa del porteador debería dejarse a la legislación nacional; por esta razón se opusieron a que se enumeraran los tipos de pérdidas económicas resarcibles o a que se incluyese una limitación de los perjuicios reclamables basada en una prueba de la previsibilidad de los daños, salvo los daños físicos ocasionados en las mercancías. Algunos representantes se opusieron a que se emplease el término "pérdidas económicas" porque toda pérdida era económica en un cierto sentido y porque en la mayoría de los ordenamientos jurídicos aquel término no tenía un significado aceptado.

[14] A/CN.9/88/Add.1, reproducido en el presente volumen, segunda parte, III, 2 *infra*.

[15] Convenio sobre el contrato de transporte internacional de mercaderías por carretera (1956), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 399, pág. 189.

[16] Proyecto de Convención OCMI/CEPE sobre el Transporte Internacional Combinado de Mercancías (noviembre de 1971), CTC IV/18/Rev.1, TRANS/374/Rev.1, artículo 11.

[17] Cámara de Comercio Internacional, folleto 273, noviembre de 1973, reglas 14 y 15.

2) *Definición de la demora*

17. Hubo acuerdo general en el Grupo de Trabajo en que debería definirse la demora. Algunos representantes apoyaron el proyecto de disposición B[18] que figuraba en el tercer Informe del Secretario General, que estaba basado en una fecha convenida o formal de entrega. Otros representantes se mostraron partidarios de una definición basada en el concepto de la "duración efectiva del transporte", recogido en el artículo 19 del Convenio CNR.

18. Un representante propuso que en el proyecto de disposición B se suprimiera la frase "fecha de entrega expresamente convenida por las partes", con lo cual se eliminaría la opción que se daba a las partes de convenir una determinada fecha de entrega. Dos representantes formularon reservas a la posibilidad de que en caso de mantenerse la referida frase, la fecha de entrega expresamente convenida por las partes no figurara en el conocimiento de embarque o de que esa fecha pudiera estar basada en un pacto verbal entre las partes.

19. Algunos representantes propusieron que la definición de demora incluyese una disposición expresa sobre los casos de cargas parciales, pero otros delegados se opusieron a tal inclusión.

3) *Aplicación de las normas sobre limitación de la responsabilidad por demora*

20. Aproximadamente la mitad de los representantes en el Grupo de Trabajo apoyaron en principio el establecimiento de un sistema único de limitación de la responsabilidad del porteador, independientemente de que los daños consistiesen en la pérdida o los daños físicos de las mercancías o en algún otro tipo de pérdida o daños (por ejemplo, los debidos a una demora sufrida por el propietario de las mercancías), y también independientemente de que la culpa del porteador ocasionadora de los daños hubiese asumido la forma de demora o de alguna otra infracción por el porteador de las obligaciones que le imponía el Convenio. Aunque se sugirieron algunos cambios de redacción, esos representantes apoyaron, por tanto, la solución propuesta en el proyecto de disposición C[19].

21. Una mayoría — aunque pequeña — de los representantes y tres observadores dijeron que preferían un sistema doble de limitación de la responsabilidad, estableciendo una limitación por bulto o peso de la responsabilidad del porteador por la pérdida o los daños físicos de las mercancías y otra basada en los gastos de flete, en el sentido sugerido en el proyecto de disposición[20]. La mayoría de los representantes que apoyaron una limitación especial de la responsabilidad por demora basada en los gastos de flete dijeron que para ellos la limitación por bulto o peso se aplicaría en los casos de pérdida o daños físicos de las mercancías causados por demora, y que la limitación basada en los gastos de flete se aplicaría solamente a los daños por demora en la entrega que no fueran pérdida o daños físicos de las mercancías.

22. Un representante, apoyado por varios otros, propuso el texto siguiente para la limitación especial

[18] A/CN.9/88/Add.1, parte I, párr 17, reproducido en el presente volumen, segunda parte, III, 2 *infra*.

[19] *Ibid.*, párr. 26.

[20] *Ibid.*, párr. 28.

de la responsabilidad por demora: "Cuando se produzca una demora, si el titular de las mercancías prueba que la demora ha causado un perjuicio, el porteador deberá pagar una indemnización por este perjuicio que no podrá exceder [del doble] de los gastos de transporte." El mencionado representante dijo que para esa propuesta había tomado como modelo el artículo 23 del Convenio CMR.

23. Algunos representantes opinaron que el Grupo de Trabajo debería adoptar dos variantes: una basada en el criterio de la limitación única, y la otra en un sistema doble de limitación de la responsabilidad que incluyera una limitación especial para los casos de demora. En relación con esto, se sostuvo que los gobiernos no estaban todavía en condiciones de escoger una de esas dos soluciones puesto que su decisión final podía depender muy bien del monto de responsabilidad efectiva que se estableciera por acuerdo en cuanto a la limitación basada en una suma por bulto o por peso. Un representante dijo que la limitación especial de la responsabilidad por demora también debería tener dos variantes: una basada en los gastos de flete y la otra en una suma por bulto o por peso.

4) *Demora en la entrega: pérdida de las mercancías*

24. Todos los representantes que hablaron sobre esta cuestión hicieron suyo el principio formulado en el párrafo 1 del proyecto de propuesta E[21], del Tercer Informe del Secretario General, conforme al cual después de transcurrida una cierta demora en la entrega, el titular de las mercancías podría considerarlas perdidas y exigir una reclamación al porteador. Sin embargo, se formularon opiniones diferentes sobre la cuestión de si el porteador debería tener derecho a probar que las mercancías no se habían perdido realmente.

25. La mayoría de los representantes declararon que las normas de los párrafos 2 a 4 del proyecto de propuesta E, que regulaban con detalle los derechos del titular de las mercancías y del porteador en caso de que éstas llegaran a recuperarse, eran innecesarias porque la cuestión podía resolverse aplicando las prácticas comerciales. No obstante, algunos representantes formularon el punto de vista de que esas disposiciones eran útiles y que se las debería mantener, porque podía haber casos en que a pesar de la demora el consignatario deseara recibir las mercancías por la especial utilidad que tenían para él. También era necesario proteger los intereses del consignatario cuando el valor de las mercancías recuperadas era muy superior a la responsabilidad máxima del porteador. De otro modo, en este último caso el porteador obtendría una ganancia rápida e inesperada.

C. Informe del Grupo de Redacción

26. El Grupo de Trabajo, tras un debate sobre los distintos métodos que podían adoptarse para abordar la materia, decidió crear un Grupo de Redacción para que preparase textos sobre éste y los otros temas que debían examinarse en el sexto período de sesiones[22]. El informe del Grupo de Redacción acerca de la inclusión de disposiciones sobre responsabilidad del porteador marítimo por demora en la entrega, con algunas enmiendas introducidas por el Grupo de Trabajo en el texto de las disposiciones propuestas[23], es el siguiente:

PARTE I DEL INFORME DEL GRUPO DE REDACCION: INCLUSION DE DISPOSICIONES SOBRE RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR MARITIMO POR DEMORA EN LA ENTREGA

a) El Grupo de Redacción formuló proyectos de textos que reflejaban las opiniones expresadas en los debates del Grupo de Trabajo en cuanto a la inclusión de disposiciones sobre responsabilidad del porteador por demora en la entrega. El Grupo de Redacción decidió que estos proyectos de textos habrían de sustituir necesariamente a algunas disposiciones ya acordadas por el Grupo de Trabajo, según se indica más adelante. El Grupo de Redacción recomendó las disposiciones siguientes:

Normas básicas sobre responsabilidad del porteador

El texto siguiente sustituirá al párrafo 1 de la parte D de la compilación de proyectos de disposiciones aprobada por el Grupo de Trabajo:

"1 *a*) El porteador será responsable de los perjuicios que resulten de la pérdida o el daño de las mercancías o de la demora en la entrega, si el hecho que causó la pérdida, el daño o la demora se produjo cuando las mercancías estaban a su cargo conforme al artículo ( )[24], a menos que el porteador pruebe que él, sus empleados y sus agentes adoptaron todas las medidas razonablemente necesarias para evitar el hecho y sus consecuencias.

"1 *b*) Se considerará que hay demora en la entrega cuando las mercancías no hayan sido entregadas dentro del plazo expresamente acordado por escrito o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, habida cuenta de las circunstancias del caso, cabría razonablemente exigir a un porteador diligente."

---

[21] *Ibid.*, párr. 37.

[22] El Grupo de Redacción estuvo compuesto por los representantes de Argentina, Estados Unidos de América, Francia, Ghana, India, Japón, Nigeria, Noruega, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas. El Grupo de Redacción eligió Presidente al Sr. E. Chr. Selvig (Noruega).

[23] Las enmiendas introducidas por el Grupo de Trabajo son las siguientes: *a*) la definición de demora en la entrega, en vez de un párrafo 4 separado, constituirá el apartado *b*) del párrafo 1 de las normas básicas sobre responsabilidad del porteador (parte D de la compilación); *b*) el apartado *a*) del párrafo 1 de la variante B comenzará con las palabras "La responsabilidad del porteador por los perjuicios que resulten de la . . ." (la expresión inglesa "*loss, damage or expense*" se traducirá al español por "los perjuicios" y al francés por "*préjudice*"), en vez de "La responsabilidad del porteador con arreglo a lo dispuesto en el artículo [ ] por . . ."; *c*) en el apartado *c*) del párrafo 1 de la variante B, sustitúyase en el texto inglés la palabra "*article*", antes de las palabras "*for total loss of the goods*" por "*paragraph*"; *d*) en la versión revisada del párrafo 1 del artículo B de la parte J de la compilación, sustitúyase "regidas por un contrato de transporte" por "regidas por el contrato de transporte"; *e*) en el proyecto de disposición sobre demora en la entrega: pérdida de las mercancías, suprímanse las palabras entre corchetes "salvo que el porteador pruebe lo contrario" después de "podrá considerarlas perdidas".

Durante el examen por el Grupo de Trabajo del presente informe del Grupo de Redacción se agregaron, a petición del Presidente del Grupo de Redacción, las notas *f*) y *g*) a las notas sobre las disposiciones propuestas.

[24] Se hará referencia a la disposición relativa al período de la responsabilidad del porteador, consignada en el apartado ii) de la parte B de la compilación.

Límite de la responsabilidad

El texto siguiente sustituye al párrafo 1 del artículo A, en la parte J de la compilación:

Variante A: Norma única para la limitación de la responsabilidad:

1. La responsabilidad del porteador con arreglo a lo dispuesto en el artículo [ ][25] 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 que hayan sido perdidas o dañadas o hayan sufrido demora, si esta cantidad es mayor.

Variante B: Norma doble sobre la limitación de la responsabilidad:

1 *a*) La responsabilidad del porteador por los perjuicios que resulten de la pérdida o el daño de las mercancías 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.

1 *b*) Cuando se produzca una demora en la entrega, si el reclamante prueba haber sufrido perjuicios distintos de aquellos a que se hace referencia en el apartado *a*), la responsabilidad del porteador no excederá

Opción X: del [doble] del flete.

Opción Y[26]: de una suma equivalente a (X-Y) francos por bulto u otra unidad de carga transportada o a (X-Y) francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías que hayan sufrido demora, si esta cantidad es mayor.

1 *c*) En ningún caso la responsabilidad acumulada del porteador por los conceptos enunciados en los apartados *a*) y *b*) excederá del límite que se habría establecido con arreglo al apartado *a*) por la pérdida total de las mercancías respecto de las cuales se incurrió en esa responsabilidad.

El texto siguiente sustituirá al párrafo 1 del artículo B de la parte J de la compilación:

"1. Las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad establecidas en el presente Convenio serán aplicables a toda acción contra el porteador respecto de la pérdida o el daño de las mercancías regidas por el contrato de transporte, así como respecto de la demora en la entrega, se funde la acción en la responsabilidad contractual o en la responsabilidad extracontractual."

Demora en la entrega: pérdida de las mercancías

El titular de una acción por pérdida de las mercancías podrá considerarlas perdidas cuando no hayan sido entregadas según requiere el artículo ( )[27] dentro de los [60] días siguientes a la expiración del plazo de entrega dispuesto en el párrafo ( ) del artículo ( )[28].

Notas sobre las disposiciones propuestas

Se señala a la atención del Grupo de Trabajo lo siguiente:

b) La mayoría de los representantes partidarios de la doble norma sobre limitación de la responsabilidad apoyó la variante B y la opción X, aunque también hubo algunas intervenciones a favor de la opción Y.

c) Respecto de la disposición sobre el límite de la responsabilidad, las opiniones de los miembros del Grupo de Redacción se dividieron acerca del apartado *c*) del párrafo 1, en el que se prescribe el efecto no acumulativo de los dos límites distintos incorporados a la norma doble.

d) Algunos representantes se mostraron partidarios de incluir una norma especial sobre previsibilidad aplicable a los casos de demora en la entrega. Se propuso la redacción siguiente:

> "Sin embargo, el porteador no estará obligado a pagar indemnización por los perjuicios resultantes de la demora en la entrega y distintos de la pérdida o el daño de las mercancías cuando no queda razonablemente pensar que, en el momento de celebrar el contrato de transporte, podía haber previsto tales perjuicios como probable consecuencia de la demora."

e) Un representante expresó ciertas reservas en cuanto a identificar la demora sólo con la "demora en la entrega".

f) La expresión inglesa "*loss, damage or expense*" debe traducirse al español por "los perjuicios" y al francés por "*préjudice*"[29].

g) La aprobación de los proyectos de textos reproducidos más arriba quizás requiera que el Grupo de Trabajo examine en fecha ulterior los textos de algunas disposiciones aprobadas anteriormente a fin de velar por la uniformidad de la terminología en la Convención revisada.

D. Examen del informe del Grupo de Redacción

27. El Grupo de Trabajo examinó el informe del Grupo de Redacción[30]. El Grupo de Trabajo aprobó el informe del Grupo de Redacción, incluidas las disposiciones propuestas.

28. Se formularon las siguientes observaciones y reservas con respecto al proyecto de disposición sobre demora en la entrega: pérdida de las mercancías:

[25] Se hará referencia a las normas básicas revisadas sobre responsabilidad del porteador, *supra*, que abarcan la responsabilidad por demora.

[26] Se supone que la cantidad (X-Y) representará límites de responsabilidad más bajos que los establecidos en el apartado *a*) del párrafo 1.

[27] Se hará referencia a la disposición relativa al período de la responsabilidad del porteador, contenida en el apartado ii) de la parte B de la compilación.

[28] Se hará referencia a la definición de la demora aprobada por el Grupo de Redacción como apartado *b*) del párrafo 1 de las normas básicas que regulan la responsabilidad del porteador.

[29] Algunos representantes dijeron que al adoptar la expresión "los perjuicios que resulten de la pérdida o el daño de las mercancías" en el contexto del apartado *a*) del párrafo 1 del artículo D de la compilación, el Grupo de Trabajo amplió explícitamente el ámbito de aplicación del Convenio a daños que no fueran la pérdida del valor comercial de las mercancías. El grado de la responsabilidad por esos otros daños será determinado de acuerdo con los principios relativos a la causalidad vigentes en cada Estado contratante.

[30] Véase la nota 23 *supra*.

a) Algunos representantes se manifestaron partidarios de conservar las palabras "salvo que el porteador pruebe lo contrario", que figuraban entre corchetes después de "podrá considerarlas perdidas", a fin de que el porteador pueda probar que en realidad las mercancías no se han perdido sino sólo retrasado e impugnar así la presunción de su pérdida.

b) Algunos representantes preconizaron la aprobación de disposiciones expresas relativas a la recuperación ulterior de las mercancías que el titular de una acción por pérdida de las mercancías hubiera considerado perdidas en virtud de la actual disposición básica sobre demora en la entrega: pérdida de las mercancías. Estos representantes propusieron que se completara la disposición básica propuesta por el Grupo de Redacción mediante la adición de tres nuevos párrafos, basados en el Convenio CIM[31], el Convenio CMR[32] o el proyecto de propuesta E de la parte I del Tercer Informe del Secretario General[33]. Un representante se reservó su posición con respecto a la adición de estas disposiciones suplementarias.

II. Ambito documentario del Convenio

A. Introducción

29. El Grupo de Trabajo examinó por separado dos aspectos del ámbito de aplicación del Convenio: 1) el ámbito "documentario" del Convenio, es decir, los efectos del uso o la ausencia de ciertos documentos que dan fe del contrato de transporte; y 2) el ámbito "geográfico", es decir, los efectos que según el puerto de origen y el de destino se producen en el transporte marítimo de mercancías.

30. La cuestión del ámbito "documentario" fue examinada en la parte III del Tercer Informe del Secretario General[34]. Las responsabilidades y obligaciones establecidas por el Convenio de Bruselas de 1924 producen efectos cuando se celebra un "contrato de transporte" según la definición que de éste se da en el apartado *b*) del artículo 1 del Convenio. Esta disposición dice así:

> "*b*) "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."

31. En el Informe se ponía de manifiesto los problemas que habían planteado, sobre todo con las prácticas modernas del transporte marítimo, las palabras siguientes incluidas en el apartado *b*) del artículo 1 del Convenio: "formalizado en un *conocimiento* o en cualquier *documento* similar *que sirva como título*".

32. En el documento se señalaba que cuando se redactó el Convenio a comienzos del decenio de 1920 los términos "conocimiento" y "documento de título" designaban claramente los contratos de transporte que solían celebrarse en ese período. Cuando se cargaban las mercancías, el porteador expedía un documento llamado "conocimiento". Este "conocimiento" era claramente un "documento de título", porque, entre otras cosas, el porteador sólo estaba obligado a entregar las mercancías contra la presentación del documento, característica que daba al tenedor de éste el control sobre las mercancías[35].

33. En el Informe se indicaba que en muchas regiones los documentos denominados "conocimientos" se ajustaban claramente a esos criterios, mientras que en otras se utilizaban dos tipos diferentes de "conocimientos". Uno de ellos estipulaba la entrega de las mercancías a "la orden de" un destinatario; este conocimiento "a la orden" o "negociable" era claramente un "documento de título" y estaba comprendido en la definición del apartado *b*) del artículo 1 reproducido más arriba. Un segundo tipo de conocimiento, llamado "no negociable" (o "*straight*"), permitía entregar las mercancías al destinatario designado sin que hubiera que presentar el documento. En el Informe se decía que en algunas jurisdicciones este documento, cuando recibía el nombre de "conocimiento" y reunía el derecho interno algunas de las características (pero no todas) de un "documento de título", hacía que el transporte quedara comprendido en el ámbito documentario del Convenio; en cambio, en muchas otras jurisdicciones la aplicabilidad del Convenio al transporte de mercancías efectuado al amparo de tales documentos era discutible[36].

34. En el Informe se decía también que las prácticas mercantiles y de transporte marítimo que se habían ido formando desde la preparación del Convenio habían llevado a utilizar documentos que hacían posible una mayor flexibilidad y eficacia. Las formalidades para el transporte se podían instrumentar con documentos a los que se daba nombres diversos, tales como "carta de porte" o "recibo de embarque", y a veces estas formalidades se podían registrar y reproducir con computadoras y por otros procedimientos electrónicos. De aquí que hubiese fuertes dudas de que el transporte instrumentado con tales documentos estuviera comprendido en la definición del apartado *b*) del artículo 1 del Convenio[37].

35. En el Informe se planteaba la cuestión de si con el uso de esos nuevos tipos de documento de

---

[31] A/CN.9/88/Add.1, parte I, párr. 36, reproducido en el presente volumen, segunda parte, III, 2 *infra*.

[32] *Ibid.*, párr. 35.

[33] *Ibid.*, párr. 37.

[34] La cuestión del ámbito "geográfico" está tratada en la parte III del presente informe y en la parte II del documento A/CN.9/88/Add.1, reproducido en el presente volumen, segunda parte, III, 2 *infra*.

[35] Este control sobre las mercancías facilita las formalidades para entregarlas a cambio del pago del precio, a menudo recurriendo a intermediarios bancarios, en cuyo caso el documento se entrega contra la presentación de una carta de crédito. Además, las legislaciones nacionales suelen otorgar al comprador de tal "conocimiento" una fuerte protección jurídica contra las reclamaciones de anteriores tenedores del documento y (en muchas jurisdicciones) de las mercancías. Esta protección estaba asociada corrientemente con el concepto de que el documento era "negociable" y "representaba" a las mercancías.

[36] A/CN.9/88/Add.1, parte III, párrs. 8 y 9, reproducido en el presente volumen, segunda parte, III, 2 *infra*.

[37] En el Informe se examinaban también los efectos de la omisión del porteador en expedir un documento en circunstancias en que sería normal o previsible expedirlo (*ibid.*, párrs. 14 a 18).

transporte[38] debiera reducirse o ampliarse el campo de protección que el Convenio daba al cargador. Además se remitía a las disposiciones de otros convenios de transporte que regulaban esta cuestión[39]. A la vista de estas consideraciones, en el Informe se formulaba un proyecto de propuesta conforme al cual "el contrato de transporte" se aplicaría a "todos los contratos del transporte marítimo de mercancías". Se señalaba que con este enfoque ni el nombre del documento acreditativo del contrato de transporte ni la inexistencia de tal documento afectarían a la aplicabilidad del Convenio[40].

36. El Informe señalaba que si se adoptaba una norma básica tan amplia sobre la aplicabilidad del Convenio, deberían estudiarse también ciertas excepciones. A tal fin se proponía un proyecto de disposición que mantenía la excepción actual en favor de los contratos de fletamento. También se destacaba la posibilidad de establecer otras excepciones en favor de determinados tipos de transporte cuando no procediera aplicarles el Convenio[41].

B. Examen por el Grupo de Trabajo

1) *Norma general sobre el ámbito de aplicación*

37. El Grupo de Trabajo convino en general en que debiera ampliarse el ámbito de aplicación del Convenio para poder extender la aplicabilidad de sus normas obligatorias. La mayoría de los representantes opinaron que en el Convenio debiera establecerse como norma general que éste sería aplicable a todos los contratos del transporte marítimo de mercancías en el ámbito geográfico sujeto a las normas[42].

38. Algunos representantes se mostraron partidarios de extender el ámbito de aplicación del Convenio a más casos que el contrato de transporte de modo que el Convenio abarcase todos los tipos de transporte marítimo, todas las formas de obligación (contrato, responsabilidad extracontractual, depósito), todos los documentos y los casos en que las formalidades de embarque se hacían con computadoras. En cambio, otros representantes opinaron que el Convenio debería aplicarse únicamente a los contratos de transporte instrumentados por un documento y que el documento básico debería ser el "conocimiento de embarque", puesto que las partes en los contratos de transporte marítimo estaban familiarizadas con este tipo de documentos.

39. Algunos representantes que apoyaron la aplicación del Convenio a todos los contratos de transporte dijeron que todo cargador debería seguir teniendo derecho a exigir un conocimiento de embarque y que el Convenio debería incluir normas uniformes que regulasen el contenido de los conocimientos. Además se dijo que sería conveniente incluir normas que especificasen el tipo de datos que deberían figurar en otros documentos que instrumentasen el transporte tales como cartas de porte y órdenes de entrega.

2) *Excepciones a la aplicación del Convenio*

40. Se sugirió que el artículo sobre el ámbito de aplicación del Convenio debiera incluir una exposición conforme a la cual en los casos en que no se expidiera un conocimiento de embarque o un documento similar que sirva como título, las partes en el contrato de transporte podrían convenir, mediante una declaración hecha en el documento que acredite el contrato y firmada por el cargador, que el contrato no estará sujeto a las normas del Convenio. Esos representantes señalaron que en ese caso el contrato entre las partes no sería un contrato de adhesión puesto que el cargador habría aceptado expresamente que no se aplicaría el Convenio.

41. La mayoría de los representantes se opusieron a que se incluyese una disposición que permitiese al cargador renunciar a la protección del Convenio incluso en los casos en que el documento que acreditaba el contrato de transporte no fuera un conocimiento de embarque. Se dijo que era muy posible que los porteadores elaboraran modelos uniformes de documentos que excluyeran la aplicación del Convenio y cuya firma por los cargadores se consideraría práctica normal. Tales documentos serían en ese caso tipos nuevos de contratos de adhesión.

42. Sin embargo, aunque coincidiendo con la mayoría, algunos representantes opinaron que en circunstancias especiales debería autorizarse a las partes en contratos de transporte a convenir expresamente que no se aplicará el Convenio.

43. El Grupo de Trabajo apoyó en general la exclusión de los contratos de fletamento del ámbito de aplicación del Convenio. A este respecto un representante señaló que según la legislación de su país los contratos de fletamento no se consideraban contratos de transporte y que por tanto no era necesario excluirlos explícitamente. Otros representantes no compartieron este punto de vista.

44. Se acordó que el Convenio no se aplicaría al contrato de fletamento entre el fletador y el armador, pero sí a la relación contractual entre el porteador y un propietario de la carga que no fuera el fletador.

45. Muchos representantes se opusieron a que se incluyese una definición de "contrato de fletamento" en el Convenio. Se señaló que sería difícil encontrar una definición de los contratos de fletamento que evitase dificultades graves de interpretación. En relación con esto un representante puso de relieve que la distinción entre contratos de fletamento y contratos de transporte había dado origen a muy pocos litigios. Algunos representantes que apoyaron la inclusión de una definición de los contratos de fletamento lo hicieron basándose en que sería conveniente distinguir claramente esos

[38] Se pone de manifiesto que la protección concedida al cargador en caso de pérdida o daños de las mercancías, o de demora en la entrega, era un problema diferente del que planteaban las normas que definían los derechos entre los sucesivos tenedores de conocimientos y otros documentos que acreditan el transporte.

[39] *Ibid.*, párrs. 25 a 27, reproducidos en el presente volumen, segunda parte, III, 2 *infra*, en los que se remite a disposiciones de los Convenios de transporte por ferrocarril (CIM), por carretera (CMR) y aéreo (Varsovia).

[40] En el Informe se ponía de manifiesto que otras disposiciones del Convenio relativas a la obligación del porteador de expedir documentos que contuviesen ciertas menciones y a los derechos de terceros al amparo de los documentos planteaban problemas que no tenían nada que ver con la norma básica que establecía la aplicabilidad del Convenio (*ibid.*, párr. 38).

[41] *Ibid.*, párrs. 23 y 24, 31, 36 y 37.

[42] Respecto de los proyectos de artículos aprobados por el Grupo de Trabajo sobre el ámbito geográfico del Convenio, véase el párrafo 65 *infra*.

contratos de los contratos de transporte de mercancías regulados por el Convenio.

46. También se discutió la exclusión de los contratos de cantidades de la aplicación de las normas del Convenio. Algunos representantes apoyaron esa exclusión.

47. El Grupo de Trabajo decidió suprimir el artículo 6 del Convenio de Bruselas de 1924. Se consideró en general que el artículo 6 era vago y que la práctica había demostrado que las partes en contratos de transporte no habían utilizado las disposiciones de ese artículo.

C. Informe del Grupo de Redacción

48. Tras un examen por el Grupo de Trabajo, este asunto fue remitido al Grupo de Redacción. Este adoptó unos proyectos de disposiciones sobre el ámbito documentario del Convenio en sustitución del párrafo *b*) del artículo 1 y del párrafo 2 (primera frase) del artículo 5 del Convenio de Bruselas de 1924 e hizo otras recomendaciones y observaciones que fueron incluidas en su informe al Grupo de Trabajo. Este informe, incluidos los proyectos de disposiciones con pequeñas modificaciones introducidas por el Grupo de Trabajo[43], dice así:

PARTE II DEL INFORME DEL GRUPO DE REDACCION: AMBITO DOCUMENTARIO DEL CONVENIO

El Grupo de Trabajo pidió al Grupo de Redacción que redactara proyectos de disposiciones sobre el ámbito de aplicación del Convenio, teniendo en cuenta los puntos de vista expresados por los representantes acerca de los distintos aspectos de la cuestión.

a) El Grupo de Redacción recomienda los siguientes proyectos de disposiciones:

1. Las disposiciones del presente Convenio serán aplicables a todos contratos de transporte marítimo de mercancías.

[2. Cuando no se expida un conocimiento de embarque o un documento similar que sirva como título, las partes podrán estipular expresamente que no se aplicará el Convenio, a condición de que extienda un documento estableciendo la estipulación y de que en ese documento se inserte una declaración de esta estipulación firmada por el cargador.]

3. Las disposiciones del presente Convenio no serán aplicables a los contratos de fletamento. Sin embargo, cuando se extienda un conocimiento de embarque en virtud o en cumplimiento de un contrato de fletamento, las disposiciones del Convenio se aplicarán a ese conocimiento de embarque cuando éste regule la relación entre el porteador y el titular del conocimiento.

[4. A los efectos del presente artículo, los contratos de transporte de una cierta cantidad de mercancías durante un determinado período de tiempo se considerarán contratos de fletamento.]

b) El Grupo de Redacción recomienda también que:

i) El Convenio no contenga ninguna definición de los términos "*charter party*", "*contrat d'affrètement*" y "contrato de fletamento";

ii) Se adopte una definición provisional del conocimiento de embarque a los efectos de las deliberaciones del Grupo de Trabajo. La definición dice así:

"Por conocimiento de embarque se entiende un conocimiento de embarque o cualquier otro documento similar que sirva como título."

iii) El Grupo de Redacción recomendó que se suprimiera el artículo 6 del Convenio de Bruselas de 1924.

Nota sobre los proyectos de disposiciones propuestos

c) Se señala a la atención del Grupo de Trabajo lo siguiente:

Párrafo 1 de los proyectos de disposiciones

1. Un representante opinó que el ámbito de aplicación debería referirse al "transporte de mercancías" y no a los "contratos de transporte". Este representante sugirió que el párrafo 1 dijera así:

"Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán al transporte de mercancías entre puertos de dos Estados diferentes."

2. Un miembro del Grupo de Redacción sugirió que se agregase la siguiente frase al párrafo 1: ", *estén acreditados por un conocimiento de embarque o por cualquier otro documento en que se formalice este transporte*", a fin de adelantarse a las prácticas modernas o futuras que impliquen el uso de formas nuevas y diversas de documentación del contrato de transporte, y al mismo tiempo para indicar claramente que sigue siendo necesario algún documento que acredite dichos contratos. Otro representante apoyó este punto de vista.

Párrafo 2 de los proyectos de disposiciones

1. Hubo división de opiniones en el Grupo de Redacción sobre si debiera incluirse este párrafo, y se acordó incluirlo entre corchetes en el informe del Grupo de Redacción.

2. Dos representantes, aunque se mostraron partidarios del principio enunciado en este párrafo, opi-

[43] Las modificaciones introducidas en los proyectos de disposiciones por el Grupo de Trabajo son las siguientes: *a*) en el párrafo 2 se sustituyeron la palabra "convenir" por la palabra "estipular" y la palabra "contrato" por la palabra "estipulación"; *b*) en el párrafo 3 se sustituyeron las palabras "las cláusulas que ésta contenga" por las palabras "las disposiciones del Convenio"; *c*) en el párrafo 4 se sustituyó la expresión "transporte de una cantidad de mercancías" por la expresión "transporte de una cierta cantidad de mercancías".

El Grupo de Trabajo suprimió la recomendación del Grupo de Redacción (formulada en el apartado ii) de la parte *b*) del informe del Grupo de Redacción) de que el término "*charter party*" se tradujera al francés por "*contrat d'affrètement constaté par une charte partie*"; sin embargo, el Grupo de Redacción añadió el siguiente apartado a las notas sobre los proyectos de disposiciones propuesto: "Párrafo 3 de los proyectos de disposiciones — El representante de Francia hizo notar que el término "*charter party*" se traducía al francés por "*contrat d'affrètement*". Los representantes de la Argentina y Chile hicieron notar también que el término "*charter party*" se traducía al español por "contrato de fletamento". El Grupo de Trabajo decidió aceptar esas sugerencias.

A petición del Presidente del Grupo de Redacción se añadió la siguiente recomendación como apartado iii) de la parte *b*) del informe del Grupo de Redacción: "El Grupo de Redacción recomendó que se suprimiera el artículo 6 del Convenio de Bruselas de 1924."

naron que la excepción a la aplicabilidad del Convenio que en él se establecía debería admitirse solamente en circunstancias especiales.

Párrafo 3 de los proyectos de disposiciones

El representante de Francia hizo notar que el término "*charter party*" se traducía al francés por "*contrat d'affrètement*". Los representantes de la Argentina y Chile hicieron notar también que el término "*charter party*" se traducía al español por "contrato de fletamento"[44].

Párrafo 4 de los proyectos de disposiciones

A petición de cuatro representantes que se opusieron a esta disposición se acordó colocar el párrafo entre corchetes.

D. Examen del informe del Grupo de Redacción

49. Con pequeñas modificaciones[45] el Grupo de Trabajo aprobó el informe que arriba figura del Grupo de Redacción, incluidos los proyectos de disposiciones.

III. Ambito geográfico de aplicación del Convenio

A. Introducción

50. El artículo 10 del Convenio de Bruselas de 1924 dispone:

"Las disposiciones del presente Convenio se aplican a todo conocimiento formalizado en uno de los Estados contratantes."

51. En la parte II del tercer informe del Secretario General se indicaba (en los párrafos 4 y 5) que esta disposición había suscitado críticas, entre otras razones, porque: 1) si se leyera literalmente, el Convenio podría aplicarse cuando el transporte careciera de un elemento internacional, es decir, en un transporte de cabotaje dentro del mismo Estado con participación de un buque y de nacionales de dicho Estado; 2) la adopción del lugar en que se *formaliza* el conocimiento de embarque como el criterio exclusivo de aplicabilidad no guarda una relación adecuada con la ejecución del contrato de transporte.

52. Las dificultades que planteaba el artículo 10 del Convenio de Bruseles de 1924 llevaron a la revisión de dicho artículo por el artículo 5 del Protocolo de Bruselas de 1968, que dice así:

"Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todo conocimiento relativo al transporte de mercancías entre puertos de dos Estados diferentes cuando:

"*a*) El conocimiento sea formalizado en un Estado contratante, o

"*b*) El transporte tenga lugar desde un puerto de un Estado contratante, o

"*c*) El conocimiento estipule que el contrato se regirá por las disposiciones del presente Convenio o de cualquier otra legislación que las aplique o les dé efecto, sea cual fuere la nacionalidad del buque, del porteador, del cargador, del consignatario o de cualquier otro interesado.

"Cada Estado contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio a los mencionados conocimientos.

"Este artículo no impedirá que un Estado contratante aplique las disposiciones del presente Convenio a los conocimientos no comprendidos en los párrafos precedentes."

53. En el referido informe se señalaba que la disposición que acaba de citarse se había basado en los proyectos de artículo elaborados en dos conferencias del Comité Marítimo Internacional (CMI) — la XXIV Conferencia, celebrada en Rijeka, y la XXVI Conferencia, celebrada en Estocolmo. El proyecto Rijeka/Estocolmo difería de la citada disposición del Protocolo de Bruselas en un aspecto importante: con arreglo a dicho proyecto, el Convenio se aplicaría también cuando "el puerto de *descarga* . . . esté situado en un Estado contratante"[46].

54. La propuesta contenida en el proyecto Rijeka/Estocolmo se examinó en la Conferencia Diplomática que redactó el Protocolo de Bruselas de 1968. En el Informe se resumían los principales puntos desarrollados en el curso de los debates[47] y se ponían de relieve ciertas consideraciones prácticas que afectaban al interés del consignatario en la aplicabilidad del Convenio. Entre ellas se contaba el hecho de que la existencia de un daño sufrido por las mercancías y el alcance de ese daño sólo pueden determinarse normalmente cuando se desembarcan las mercancías en el puerto de descarga; por ello, las reclamaciones y los litigios acerca del contrato de transporte se relacionan a menudo más estrechamente con el puerto de descarga que con el puerto de carga[48].

55. Teniendo en cuenta estas consideraciones, en el informe se presentaban al examen del Grupo de Trabajo diversas variantes de proyectos de propuesta. El proyecto de propuesta A seguía la pauta del Protocolo de Bruselas de 1968[49]. El proyecto de propuesta B se basada también en el Protocolo de Bruselas, pero incluía una disposición en virtud de la cual el Convenio sería también aplicable cuando el puerto de descarga estuviera situado en un Estado contratante.

B. Examen por el Grupo de Trabajo

56. En general se reconoció que el artículo 10 del Convenio de Bruselas de 1924 no era satisfactorio porque era ambiguo y no estipulaba un ámbito geográfico de aplicación suficientemente amplio.

57. Se convino también en general en que el artículo 5 del Protocolo de Bruselas de 1968 (en que se

[44] El Grupo de Trabajo decidió aceptar estas sugerencias.

[45] Véase la nota[43] *supra*.

[46] En el informe se señalaba (A/CN.9/88/Add.1, parte II, párr. 24, reproducido en el presente volumen, segunda parte, III, 2 *infra*), que el párrafo final del artículo 5 revisado del Protocolo de 1968 era el resultado de una transacción ante la propuesta de que se añadiera el puerto de descarga como criterio de aplicabilidad.

[47] *Ibid.*, párrs. 31 y 32.

[48] *Ibid.*, párrs. 33 y 34.

[49] *Ibid.*, párr. 21. El artículo 5 del Protocolo de Bruselas se citó en el párrafo 52 *supra*. En el proyecto de propuesta A se sugerían ciertos cambios de redacción para tomar en consideración los términos y el enfoque reflejados en decisiones anteriores del Grupo de Trabajo.

basaba el proyecto de propuesta A) constituía una mejora respecto del artículo 10 del Convenio de 1924. Sin embargo, la mayoría de los representantes consideraban que ni el artículo 5 del Protocolo ni el proyecto de propuesta A eran plenamente satisfactorios. Esos representantes preferían el proyecto de propuesta B, que, además de las estipulaciones del proyecto de propuesta A, preveía la aplicación del Convenio cuando el puerto de descarga estuviera situado en un Estado contratante.

58. Los representantes que se mostraron partidarios del proyecto de propuesta B hicieron hincapié en la necesidad de proteger al consignatario que a menudo era quien reclamaba en caso de pérdida de las mercancías o daños sufridos por las mismas; en consecuencia, el Estado en el que estaba situado el puerto de descarga tenía un interés concreto en la cuestión y el Convenio debería aplicarse, si ese Estado fuera parte en el Convenio, incluso si el puerto de carga estuviera situado en un Estado no contratante. También se señaló que el Grupo de Trabajo ya había adoptado disposiciones sobre elección de foro y cláusulas de arbitraje que ofrecían al demandante la posibilidad de iniciar una acción en el Estado contratante en el que estuviera situado el puerto de descarga; para garantizar la aplicación de esas disposiciones el Convenio debería estar en vigor en el puerto de descarga. En apoyo del proyecto de propuesta B se señaló también que uno de los objetivos principales del Convenio era conseguir la armonización y unificación del derecho marítimo y que la mejor manera de cumplir este objetivo era que su ámbito de aplicación fuera lo más amplio posible.

59. Un representante señaló que varios Estados partes en el Convenio de 1924 habían restringido el ámbito del Convenio en la legislación que habían promulgado para darle aplicación; en la legislación de uno de esos Estados se estipulaba que las disposiciones del Convenio se aplicarían únicamente cuando se hubiera expedido el conocimiento de embarque en ese Estado y no cuando dicho conocimiento se hubiera formalizado en *cualquier* Estado contratante, tal como lo disponía el artículo 10 del Convenio. Se refirió al párrafo 3 del proyecto de propuesta A, que disponía: "3. Todo Estado contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio al contrato de transporte." Ese representante, con el apoyo de otros representantes, se mostró partidario de la inclusión del párrafo 3 en el proyecto de propuesta B. En apoyo de esa tesis se señaló también que, con arreglo a las constituciones de algunos Estados, la ratificación de un Convenio no hacía que las disposiciones de dicho Convenio surtieran efecto en derecho privado, sino que este efecto resultaba sólo de la promulgación de una ley nacional.

60. Algunos representantes, si bien eran partidarios del enfoque seguido en el proyecto de propuesta B, indicaron que el lugar de expedición del conocimiento de embarque u otros documentos que acreditaran la celebración del contrato de transporte no debería ser un criterio independiente para la aplicación del Convenio, porque esto daría lugar a que el ámbito de aplicación fuera innecesariamente amplio. No obstante, algunos otros representantes eran partidarios de una disposición de ese tipo, pero sugirieron que no se hiciera referencia al conocimiento de embarque, sino al documento que acreditara la celebración del contrato de transporte, puesto que, con arreglo a los proyectos de artículo ya adoptados por el Grupo de Trabajo, la aplicación del Convenio había dejado de depender de la existencia de un conocimiento de embarque o título representativo similar.

61. Algunos representantes indicaron que la expresión "puerto de descarga" era ambigua porque no quedaba claro si se refería al puerto de descarga *convenido* o al puerto de descarga *efectivo* distinto del convenido, o posiblemente a ambos. En ese contexto, un representante estimó que sería conveniente estipular que un puerto de descarga optativo se consideraría como factor para determinar la aplicabilidad del Convenio. El mismo representante indicó que, de conformidad con la intención del proyecto de propuesta B de ampliar el ámbito de aplicación, podría considerarse la posibilidad de hacer que el Convenio fuera aplicable independientemente del lugar donde estuvieran situados el puerto de carga o el puerto de descarga.

62. Dos representantes que apoyaban el proyecto de propuesta A destacaron que el proyecto de propuesta B era inaceptable y afirmaron que tendrían que reservar su posición en caso de que el Grupo de Trabajo adoptara una disposición que incluyera un puerto de descarga situado en un Estado contratante como criterio para la aplicación del Convenio. Esos representantes se refirieron, en apoyo de su posición, a las razones mencionadas en el párrafo 31 del informe del Secretario General. También hicieron hincapié en otras consideraciones adicionales. Así, se indicó que, con arreglo al artículo 5 del proyecto de propuesta A, los Estados podrían aplicar las reglas del Convenio a casos no previstos expresamente en ese artículo. Se señaló que el enfoque adoptado en el proyecto de propuesta A había sido el resultado de una difícil transacción lograda en 1967/1968. Asimismo se dijo que el proyecto de propuesta B aumentaría las dificultades para resolver conflictos de leyes, especialmente con respecto a países que fueran partes en el Convenio de 1924 pero no lo fueran en el nuevo Convenio durante un período de transición.

63. Además, uno de los representantes partidarios del proyecto de propuesta A afirmó que si el Grupo de Trabajo adoptara una fórmula como la que figuraba en el proyecto de propuesta B sería indispensable añadir una disposición del tipo de la contenida en el Protocolo de La Haya de 1955 al Convenio de Varsovia, con el objeto de que el Convenio fuera aplicable al transporte de mercancías entre puertos de dos Estados distintos siempre que tanto el puerto de carga como el puerto de descarga estuvieran situados en Estados contratantes.

64. Un representante, aunque reconocía el interés del proyecto de propuesta B, señaló que el resultado práctico de esa propuesta no sería muy diferente del que se obtendría con el proyecto de propuesta A. El Grupo de Trabajo debería considerar si era conveniente incluir una disposición sobre el ámbito de aplicación que podría dar lugar a que algunos Estados no se adhirieran al Convenio. En ese caso el intento de establecer un amplio ámbito de aplicación no lograría sus objetivos; por el contrario, una disposición más limitada sobre el ámbito geográfico de aplicación no sería significativa si el Convenio obtuviera la adhesión general.

C. Informe del Grupo de Redacción

65. Tras su examen por el Grupo de Trabajo, este asunto fue remitido al Grupo de Redacción. El informe del Grupo de Redacción, con algunas modificaciones introducidas por el Grupo de Trabajo, dice así[50]:

PARTE III DEL INFORME DEL GRUPO DE REDACCION: AMBITO GEOGRAFICO DE APLICACION DEL CONVENIO

a) El Grupo de Redacción examinó la revisión de la disposición relativa al ámbito geográfico de aplicación, basada en los puntos de vista formulados por los miembros del Grupo de Trabajo. El Grupo de Redacción recomienda la disposición siguiente:

1. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo [ ][51], a todo contrato de transporte marítimo de mercancías entre puertos situados en dos Estados, siempre que:

a) El puerto de carga previsto en el contrato de transporte esté situado en un Estado contratante; o

b) El puerto de descarga previsto en el contrato de transporte esté situado en un Estado contratante; o

c) Uno de los puertos facultativos de descarga previstos en el contrato de transporte sea el puerto efectivo de descarga y dicho puerto esté situado en un Estado contratante; o

d) El conocimiento de embarque u otro documento que acredite el contrato de transporte esté expedido en un Estado contratante; o

e) El conocimiento de embarque u otro documento que acredite el contrato de transporte estipule que el contrato se regirá por las disposiciones del presente Convenio o por la legislación de cualquier Estado que dé efecto a esas disposiciones.

2. Las disposiciones del párrafo 1 se aplicarán independientemente de la nacionalidad que tengan el buque, el porteador, el cargador, el consignatario o cualquier otra persona interesada.

[3. Cada Estado contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio a los contratos de transporte mencionados más arriba.]

4. Lo dispuesto en este artículo no impedirá que un Estado contratante aplique las normas del presente Convenio al transporte interno.

Notas sobre el proyecto de disposición propuesto

b) Algunos representantes sugirieron que en los apartados *a*), *b*) y *c*) del párrafo 1 se utilizaran los términos "puerto de salida" y "puerto de destino" en vez de los términos "puerto de carga" y "puerto de descarga", respectivamente. El Grupo de Redacción señaló que los términos "puerto de carga" y "puerto de descarga" se habían utilizado en otros proyectos de textos aprobados por el Grupo de Trabajo, y recomendó que se mantuvieran ambos términos sin perjuicio de la decisión que pudiera tomarse más adelante sobre la terminología que se emplearía en el Convenio.

c) Oponiéndose a los textos propuestos para los apartados *b*) y *c*) del párrafo 1, dos representantes se mostraron partidarios de que se incluyese una disposición basada en el artículo 5 del Protocolo de Bruselas. Estimaron que, como cuestión de política, era incorrecto que las partes en un convenio pretendieran controlar las condiciones en que se expedían las mercancías a sus países sin tener en cuenta el derecho aplicable en el puerto de carga. Además se expresó el temor de que la adopción del proyecto de disposición propuesto creara un conflicto con las actuales Reglas de La Haya durante el período de transición.

d) Al comentar el apartado *b*) del párrafo 1, un representante puso de manifiesto que hacía innecesario incluir (apartado *c*) del párrafo 1) una disposición que se refiriera expresamente a los puertos facultativos de descarga.

e) Con respecto a los apartados *a*) a *c*) del párrafo 1, un representante opinó que debieran agregarse como criterios suplementarios para la aplicación del Convenio los puertos efectivos de carga y de descarga, ya que cabía la posibilidad de que uno de estos puertos no hubiera sido mencionado en el contrato de transporte.

f) Algunos representantes, refiriéndose al concepto de "contratos de transporte de mercancías" utilizado en el párrafo 1 del proyecto de artículo sobre el ámbito documentario del Convenio, opinaron que el apartado *d*) del párrafo 1 no era necesario en vista de la adopción de los apartados *a*) a *c*) y *e*), aunque estaban dispuestos a aceptarlo para satisfacer los deseos de otros representantes. Un representante sugirió que el texto del apartado *d*) del párrafo 1 debiera decir así: "el contrato de transporte se celebre en un Estado contratante". Según él era necesario adoptar ese texto a fin de tener en cuenta el párrafo 1 del proyecto de artículo ya aprobado sobre el ámbito documentario de aplicación del Convenio, así como el hecho de que el párrafo 2 de ese proyecto de artículo había sido colocado entre corchetes: con ello un determinado número de representantes habían aceptado que el Convenio debía aplicarse a todos los contratos de transporte independientemente de que se hubiese expedido un documento. Por tanto, el referido representante sugirió que se adoptase un proyecto de artículo sobre el ámbito geográfico que estuviese en armonía con el texto del párrafo 1 del

[50] Las modificaciones introducidas por el Grupo de Trabajo son las siguientes: 1) se añade la nota (número 51) al párrafo 1; 2) los apartados *d*) y *e*) del párrafo 1 comienzan con las palabras "el conocimiento de embarque u otro documento que acredite . . .", en vez de las palabras "el documento que acredite . . ."; 3) el párrafo 3 se coloca entre corchetes; 4) se agrega un párrafo 4; 5) se agregan las palabras ". . . ya que cabía la posibilidad de que uno de estos puertos no hubieran sido mencionados en el contrato de transporte" como *d*) a las notas sobre el proyecto de disposición propuesto formulada; 6) la nota *h*) comienza con las palabras "Algunos representantes dijeron . . .", en vez de las palabras "Un representante dijo . . ."; 7) se añade la nota *i*) a las notas sobre el proyecto de disposición propuesto.

Además se señaló que los proyectos de disposiciones enunciados en esta parte del informe del Grupo de Redacción se destinaban a sustituir el artículo 10 del Convenio de Bruselas de 1924 y el artículo 5 del Protocolo de 1968.

[51] Se hace referencia al proyecto de disposición sobre el ámbito documentario de aplicación del Convenio, que figura en la parte II del informe del Grupo de Redacción, en el párrafo 48 *supra*.

proyecto de artículo sobre el ámbito documentario de aplicación del Convenio.

g) Acerca del apartado *e*) del párrafo 1, dos representantes opinaron que debieran suprimirse las palabras "o por la legislación de cualquier Estado que dé efecto a esas disposiciones".

h) Algunos representantes dijeron que tal vez habría que volver a examinar más adelante la disposición del párrafo 3, por cuanto en ella se anunciaba el hecho admitido de que los tratados internacionales deben ser observados, y también desde el punto de vista de los efectos que esa disposición podría tener incidentalmente sobre el derecho de los tratados internacionales; en cuanto a este último, la referida disposición no debería tomarse como un precedente del cual se dedujese que, de no incluirse esa disposición expresa en el texto de un convenio, las partes en él podrán abstenerse de aplicarlo en los casos en que deberá aplicarse.

i) Un representante sugirió que las disposiciones sobre el ámbito geográfico dijeran así:

"1. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán al transporte de mercancías entre puertos situados en dos Estados diferentes.

"2. Los Estados contratantes podrán negarse a aplicar las normas del presente Convenio cuando el transporte de las mercancías sea nacional o no entrañe la travesía de mares u océanos.

"3. Los Estados contratantes podrán negarse a aplicar las normas del presente Convenio si el puerto de carga y el puerto de descarga se encuentran en Estados no contratantes."

D. Examen del informe del Grupo de Redacción

66. El Grupo de Trabajo examinó el informe que arriba figura del Grupo de Redacción y aprobó los párrafos 1, 2 y 4 del proyecto de disposición propuesto.

67. Con respecto a los apartados *d*) y *e*) del párrafo 1, un representante sugirió que se mencionaran explícitamente los conocimientos de embarque, así como los documentos que acreditaban el contrato de transporte, ya que el conocimiento de embarque podía ser perfectamente un documento diferente del contrato de transporte y estar expedido en un Estado distinto del Estado donde se celebró el contrato. Respondiendo a esto, otro representante manifestó que esa referencia explícita a los conocimientos de embarque era innecesaria por cuanto las palabras "documento que acredite el contrato de transporte" incluirían estos conocimientos. Por otra parte, ese mismo representante manifestó que estaba dispuesto a aceptar una referencia explícita a los conocimientos de embarque si tal era el deseo del Grupo de Trabajo, puesto que mencionarlos no alteraría el fondo de las disposiciones de los apartados *d*) y *e*) del párrafo 1. En consecuencia, el Grupo de Trabajo decidió incluir una referencia explícita a los conocimientos de embarque en los referidos apartados.

68. En cuanto al párrafo 3, algunos representantes, por las razones expuestas en el párrafo 59 del presente informe, se manifestaron muy en favor de mantener ese párrafo sin corchetes. Sin embargo, la mayoría de los representantes, algunos de los cuales consideraron superfluo el párrafo, dijeron que preferían que figurara entre corchetes para volver a examinarlo más adelante.

69. Un representante de un Estado con un sistema constitutional federal sugirió que se añadiera un párrafo similar al párrafo 4 del Convenio (comparable al párrafo 3 del artículo 5 del Protocolo de 1968), cuya finalidad sería resolver los problemas que planteaba la aplicación de las disposiciones del Convenio en los Estados que tenían aquel sistema constitucional. La mayoría de los representantes que hablaron sobre este particular consideraron innecesario ese párrafo desde el punto de vista de sus propios sistemas gubernamentales, pero se mostraron dispuestos a aceptarlo para obviar el referido problema. En consecuencia, el Grupo de Trabajo aprobó el párrafo 4 del proyecto de disposiciones propuesto.

IV. Eliminación de las cláusulas nulas de los conocimientos de embarque

A. Introducción

70. Los problemas que plantea el empleo de cláusulas nulas se analizaban en la parte VI del segundo informe del Secretario General (A/CN.9/76/Add.1)*. En la parte IV del tercer informe del Secretario General se proseguía este análisis mediante el desarrollo de variantes (que no se excluían recíprocamente) relativas a la utilización de cláusulas que se aparten de las disposiciones del Convenio.

71. En ambos informes se indicaba que la inclusión de cláusulas nulas en los conocimientos de embarque causaba incertidumbre entre los propietarios de la carga en cuanto a sus derechos y obligaciones. Se consideraba que la supresión de esas cláusulas 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; *c*) fomentan la litigación innecesaria"[52].

72. En ambos informes se señalaban cuatro criterios posibles para abordar el problema de las cláusulas nulas, criterios que se analizan a continuación.

73. El primer criterio consistía en redactar las estipulaciones obligatorias del Convenio en la forma más clára y explícita posible. A este respecto se hacía referencia al párrafo 8 del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924 en el que se trataba de regular la cuestión del empleo de cláusulas nulas. El texto de dicho párrafo 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 las mercancías, que provengan de negligencia, falta o incumplimiento de los deberes y obligaciones señalados en este artículo, o que atenúen

* Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 4.

[52] "*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: S.72.II.D.2), párr. 295.

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 exoneratorias de la responsabilidad del porteador."

En los referidos informes se señalaba que la redacción actual del párrafo 8 del artículo 3 es inadecuada porque: *a*) se refiere únicamente a las disposiciónes del Convenio sobre "responsabilidad"; *b*) no aclara el efecto que tendría esa disposición sobre las cláusulas que sólo fueran válidas en determinadas circunstancias y no en otras, y *c*) deja subsistir la incertidumbre acerca del efecto de la nulidad de una cláusula sobre el resto del contrato de transporte.

74. A fin de poner remedio a las mencionadas deficiencias del párrafo 8 del artículo 3, en el tercer informe del Secretario General se proponía un proyecto de disposición (Proyecto de Propuesta A, párr. 5) en el que: 1) se estipulaba que el contrato de transporte o el conocimiento de embarque debía cumplir todas las disposiciones del Convenio; 2) se disponía la nulidad de una cláusula solamente en la medida en que se apartara de las disposiciones del Convenio; y 3) se limitaba expresamente la nulidad de una cláusula a la propia cláusula. En el párrafo 2 del proyecto de propuesta se incorporaba lo esencial del párrafo 1 del artículo 5 del Convenio de Bruselas de 1924, en virtud del cual el porteador puede mediante contrato asumir mayores responsabilidades de las previstas en el Convenio.

75. En los dos informes del Secretario General se examinaba también la sugerencia encaminada a que el texto del propio Convenio especificara ciertos tipos de cláusulas nulas. A este respecto se hacía referencia a la última frase del párrafo 8 del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924, en la que se prohíben concretamente las cláusulas de "cesión del beneficio del seguro al porteador". No obstante, se observaba que este enfoque presentaba ciertas dificultades porque: 1) ciertas cláusulas sólo son nulas en algunas circunstancias y no en otras; y 2) la identificación de ciertas cláusulas que adolecieran de nulidad podrían llevar a los redactores a preparar una nueva redacción para llegar a los mismos resultados.

76. El tercer criterio posible consistía en introducir sanciones con objeto de penar el uso de cláusulas nulas. En el tercer informe del Secretario General se proponían dos variantes*. Según la primera (proyecto de propuesta B-variante 1, párr. 14), el porteador no tendría derecho a la limitación de responsabilidad prevista en el Convenio si en un procedimiento judicial o arbitral trataba de hacer valer una cláusula claramente nula. La segunda variante (proyecto de propuesta B-variante 2, párr. 17) establecía la responsabilidad del porteador por todos los perjuicios (tales como las costas del litigio) resultantes de la existencia de la cláusula nula.

77. Según el cuarto criterio, el Convenio exigiría la inclusión en el contrato de transporte de una cláusula de notificación relativa a las cláusulas nulas. El tercer informe del Secretario General contenía un proyecto de disposición (proyecto de propuesta C, párr. 21) en virtud del cual todos los contratos de transporte o conocimientos de embarque deberían contener una declaración en el sentido de que: *a*) el transporte está sujeto a las disposiciones del Convenio, y *b*) cualquier cláusula que se aparte de las disposiciones del Convenio será nula y sin efecto. Como sanción, en el párrafo 2 del proyecto se disponía que el porteador no tendría derecho a la limitación de responsabilidad prevista en el Convenio cuando el contrato de transporte o el conocimiento de embarque no contuviera la citada declaración. En el referido informe se indicaba que este criterio se había adoptado en el Convenio de Varsovia (transporte aéreo y en el Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR).

B. Examen de la cuestión en el Grupo de Trabajo

78. El Grupo de Trabajo examinó los problemas planteados por la inclusión de cláusulas nulas en los conocimientos de embarque y estudió soluciones basadas en las propuestas que anteceden. Varios representantes insistieron en que esas propuestas se complementaban entre sí y no se excluían mutuamente.

79. La mayoría de los representantes coincidió en que era necesaria una disposición general análoga al proyecto de propuesta A (véase el párr. 74 *supra*), en el que se definía la situación jurídica de las cláusulas incompatibles con el Convenio. En cambio, un representante estimó que tal disposición sería superflua, puesto que las estipulaciones del Convenio serían obligatorias de todos modos.

80. Se hicieron sugerencias para mejorar la claridad de las disposiciones contenidas en el párrafo 1 del proyecto de propuesta A. Además, un representante sugirió que se suprimiera toda referencia en cuanto a separar o eliminar la cláusula nula del resto del contrato, porque tal norma sería una fuente de litigios.

81. Varios representantes opinaron que en la disposición general del proyecto de propuesta A debería indicarse claramente que se aplicaba a todas las cláusulas del contrato de transporte, estuviesen o no incluidas en el conocimiento de embarque u otro documento acreditativo del contrato de transporte. Un representante se mostró preocupado porque, aun con esta terminología amplia, subsistía la posibilidad, en los ordenamientos basados en el *common law*, de celebrar pactos accesorios que fuesen incompatibles con las disposiciones del Convenio y que no se hallasen cubiertos por la disposición.

82. Se estimó que el proyecto de propuesta A era demasiado amplio, pues se aplicaba a todas las disposiciones del Convenio en vez de dejar un margen de libertad contractual dentro del ámbito del Convenio respecto de las cuestiones que no se considerasen obligatorias. Otro representante afirmó que debería haber cierta flexibilidad en el campo de aplicación del Convenio y que debería permitirse a las partes que alterasen la carga de responsabilidades en determinadas circunstancias.

* Véase la sección siguiente del presente volumen.

83. La mayoría de los representantes apoyaron el párrafo 2 del proyecto de propuesta A, en virtud del cual se considerarían válidas las cláusulas que aumentasen las responsabilidades u obligaciones del porteador. Dos representantes dudaron de que fuera necesario exigir que constasen en un documento las cláusulas por las cuales se aumenta la responsabilidad del porteador.

84. Algunos representantes partidarios de la disposición general del proyecto de propuesta A también abogaron por la inclusión de una lista ilustrativa de cláusulas nulas como complemento de la disposición básica.

85. En cuanto a la inclusión de una sanción destinada a disuadir al porteador de emplear cláusulas nulas (variantes 1) y 2) del proyecto de propuesta B y proyecto de propuesta C), la mayoría de los representantes se mostraron partidarios de tal inclusión, pero no se llegó a un acuerdo claro sobre la forma de esa sanción.

86. Se expresó apoyo a favor de una sanción que suprimiese la limitación de la responsabilidad en virtud del Convenio (variante 1) del proyecto de propuesta B). Sin embargo, la mayoría de los representantes opinó que esa sanción era excesiva. Se hizo observar que esa sanción se limitaba a la invocación de cláusulas que fuesen "claramente" incompatibles con el Convenio, no obstante, los más de los representantes se mostraron preocupados por las dificultades inherentes al problema de determinar qué cláusulas serían claramente" nulas.

87. La mayoría de los representantes que apoyaron la idea de una sanción para las cláusulas nulas se mostraron partidarios del criterio adoptado en la variante 2) del proyecto de propuesta B, en virtud de la cual el porteador era responsable de todos los gastos, pérdidas o daños causados por una cláusula nula. Sin embargo, un representante se opuso a esta variante porque permitiría atribuir las costas a la parte condenada en un juicio, criterio que resultaba incompatible con el derecho de su país. Otro representante, adversario de la idea de las sanciones, formuló una reserva similar respecto de esta variante por estimar que las costas del juicio deben estar determinadas por la reglamentación nacional.

88. Varios representantes se opusieron al criterio adoptado tanto en la variante 1) como en la variante 2) del proyecto de propuesta B, aduciendo que estas disposiciones eran innecesarias y podrían dar resultados arbitrarios.

89. La mayoría de los representantes en el Grupo de Trabajo se mostraron partidarios de incluir en el contrato de transporte una cláusula de notificación análoga a la sugerida en el proyecto de propuesta C (véase el párr. 77 *supra*). En cambio, no hubo muchos partidarios de una sanción que dispusiera la supresión de los límites de la responsabilidad del porteador en caso de omisión de la notificación requerida en el contrato de transporte.

90. La mayoría de los representantes convino en que era necesaria alguna sanción. Varios representantes indicaron que una sanción basada en la variante 2) del proyecto de propuesta B (véanse los párrs. 76 y 87 *supra*) podría combinarse con el proyecto de propuesta C. Un representante advirtió que, si no se adoptaba este último criterio, el problema de sancionar la omisión de la notificación requerida debería encomendarse al legislador nacional. Al propugnar una sanción similar a la variante 2) del proyecto de propuesta B en vez de la contenida originalmente en el proyecto de propuesta C, varios representantes hicieron observar que una sanción por la que se suprimía la limitación de la responsabilidad del porteador en caso de omisión de la notificación necesaria había causado complicaciones en el Convenio de Varsovia (transporte aéreo) y se había eliminado de la última revisión de las normas relativas al transporte de pasajeros contenidas en dicho Convenio. Algunos de esos representantes señalaron que la variante 2) del proyecto de propuesta B era similar a la sanción dispuesta en la Convención sobre el transporte por carretera (CMR).

91. Algunos representantes se opusieron a que se incluyera una disposición que prescribiera la notificación específica en el conocimiento de embarque o en otros documentos. A este respecto, se advirtió que tal requisito sería incompatible con la tendencia a reducir los costos en el transporte internacional limitando el número de documentos necesarios.

92. Un representante opinó que esta disposición debería supeditarse a la expedición de un documento en que pudiese constar la indicación requerida. Sin embargo, dos representantes consideraron que tal precisión era innecesaria, puesto que, si no se expedía ningún documento, no existiría ninguna oportunidad de incluir una cláusula nula. Estos representantes, contestando a una pregunta en cuanto al idioma de la notificación requerida, advirtieron que ésta habría de hacerse en el mismo idioma que el resto del documento.

93. Hubo en el Grupo de Trabajo consenso general en que el Grupo de Redacción ampliase las disposiciones relativas a las cláusulas nulas basándose en los principios aprobados por el Grupo de Trabajo.

C. Informe del Grupo de Redacción

94. Tras su examen por el Grupo de Trabajo, se remitió esta cuestión al Grupo de Redacción. El informe del Grupo de Redacción, con las notificaciones introducidas por el Grupo de Trabajo en el texto de las disposiciones propuestas[53], es el siguiente:

PARTE IV DEL INFORME DEL GRUPO DE REDACCION: CLAUSULAS NULAS

a) Sobre la base de las opiniones formuladas por miembros del Grupo de Trabajo, el Grupo de Re-

[53] Las modificaciones introducidas por el Grupo de Trabajo son las siguientes: *a*) en la primera frase del párrafo 1 se sustituyó la expresión "en tanto en cuanto" por "en la medida en que"; *b*) en esa misma frase se insertaron las palabras "directa o indirectamente" después de "se aparte"; *c*) en la última frase del mismo párrafo se sustituyeron las palabras "Se considerará que" por "Será nula" y las palabras "se aparta de las disposiciones del presente Convenio" por "o cualquier cláusula análoga".

Durante el examen de este informe por el Grupo de Trabajo se introdujeron, a petición del Presidente del Grupo de Redacción, las siguientes modificaciones y adiciones: *a*) se agregaron las Notas 4 y 5 a las Notas sobre el proyecto de disposiciones propuesto; y *b*) se modificó el párrafo 3 del proyecto de disposición propuesto suprimiendo los dos puntos colocados después de las palabras "diga que" y las comillas entre las que figuraba el resto de la frase.

dacción examinó una revisión del presente Convenio cuya finalidad era resolver con más eficacia el problema de las cláusulas nulas incluidas en contratos de transporte. A la vista de estas opiniones, el Grupo de Redacción recomienda el texto siguiente:

"1. Toda estipulación del contrato de transporte o que figure en un conocimiento o en cualquier otro documento que acredite el contrato será nula en la medida en que se aparte directa o indirectamente de las disposiciones del presente Convenio. La nulidad de esa estipulación no afectará a la validez de las otras disposiciones del contrato o documento de que forme parte. Será nula la cláusula por la que se cede el beneficio del seguro de las mercancías al porteador o cualquier cláusula análoga.

"2. Sin perjuicio de las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo, el porteador podrá aumentar su responsabilidad y sus obligaciones conforme al presente Convenio.

"3. Cuando se expida un conocimiento o cualquier otro documento que acredite el contrato de transporte, éste deberá contener una declaración que diga que el transporte está sujeto a las disposiciones del presente Convenio que anulan toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del cargador o del consignatario.

"4. Cuando el titular de las mercancías haya sufrido un perjuicio como consecuencia de una estipulación que sea nula en virtud del presente artículo, o como consecuencia de la omisión de la declaración mencionada en el párrafo anterior, el porteador pagará una indemnización de la cuantía necesaria para resarcir plenamente al titular, de conformidad con las disposiciones del del presente Convenio, de toda pérdida o todo daño de las mercancías y de la demora en la entrega. Además, el porteador pagará una indemnización por los gastos que haya efectuado el titular para hacer valer su derecho; sin embargo, los gastos efectuados para ejercer la acción a que da derecho la disposición anterior se determinarán con arreglo al derecho del tribunal que conozca del caso."

Notas sobre el proyecto de disposición propuesto

b) Se señala a la atención del Grupo de Trabajo lo siguiente:

1. Un representante opinó que a continuación del párrafo 1 debiera incluirse otro párrafo en el que se estableciera una lista no exhaustiva de características comunes a los diversos tipos de cláusulas nulas.

2. Algunos representantes que se opusieron al párrafo 3 del proyecto de disposición manifestaron que ese párrafo se debería colocar entre corchetes para indicar que esta cuestión no sería objeto de más debate. Un representante declaró que esta disposición no iba bastante lejos porque en ella no se exigía la incorporación de las normas sustantivas del Convenio en el conocimiento de embarque o en otro documento que acreditase el contrato de transporte. Otro representante opinó que a continuación de la palabra "Convenio" deberían insertarse las palabras "o de cualquier otra legislación nacional en él basada".

3. Refiriéndose al párrafo 4, un representante dijo que en la segunda frase del párrafo debieran insertarse las palabras ", incluidos los honorarios de abogados," a continuación de la palabra "titular".

4. El proyecto de disposición propuesto está destinado a sustituir al artículo 2, el párrafo 8 del artículo 3 y el párrafo 1 del artículo 5 del Convenio de Bruselas de 1924.

5. El Grupo de Trabajo, habida cuenta del proyecto de disposición propuesto, quizás estime oportuno suprimir el párrafo 5 del artículo A que figura en la parte J de la Compilación.

D. Examen del informe del Grupo de Redacción

95. El Grupo de Trabajo examinó y aprobó el informe del Grupo de Redacción, incluido el proyecto de disposición propuesto[54]. Se formularon las siguientes observaciones y reservas con respecto al informe:

a) Un representante se opuso a la inclusión, en la primera frase del párrafo 1, de las palabras "directa o indirectamente" después de "se aparte".

b) Algunos representantes se opusieron a la inclusión de la disposición que establecía una sanción por estimar que era superflua y que, tal como estaba redactada, no establecía en realidad ninguna sanción.

V. Carga transportada sobre cubierta

A. Introducción

96. La Secretaría preparó un documento de trabajo en el que se reseñaban sucintamente las deliberaciones del Grupo de Trabajo sobre esta cuestión y las decisiones adoptadas al respecto en su tercer período de sesiones[55]. Se señalaba que la definición de "mercancías" (artículo 1 *c*) del Convenio de 1924) se había revisado para no excluir del ámbito del Convenio el transporte de mercancías sobre cubierta[56]. También se señalaban a la atención del Grupo dos propuestas presentadas en el tercer período de sesiones y acerca de las cuales no se había adoptado todavía ninguna decisión[57].

97. En virtud de la *propuesta pendiente A*, el porteador quedaba exento de responsabilidad por los riesgos inherentes al transporte de mercancías sobre cubierta cuando ese transporte estaba autorizado por el contrato de transporte.

98. La *propuesta pendiente B* enunciaba los principios relativos al transporte no autorizado sobre cubierta que había recomendado el Grupo de Redacción en el tercer período de sesiones del Grupo de Trabajo[58]. Las principales disposiciones sustantivas de la propuesta pendiente B eran las siguientes: 1) el transporte sobre cubierta sólo es permisible en virtud de un acuerdo con el cargador conforme a los usos o cuando lo exija

---

[54] Véase la nota 53 *supra*.

[55] A/CN.9/WG.III/WP.14; Informe sobre el tercer período de sesiones (A/CN.9/63), párrs. 23 a 29, Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV.

[56] Parte A de la Compilación.

[57] A/CN.9/WG.III/WP.14, párrs. 5 y 13.

[58] *Ibid.*, párr. 11.

la ley; 2) si el acuerdo con el cargador no se hace constar en el conocimiento de embarque, la carga de la prueba en lo que se refiere a la existencia de tal acuerdo recae en el porteador, el cual, además, no puede alegar el acuerdo frente a un tercero que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe; 3) si las mercancías se transportan sobre cubierta sin el acuerdo del cargador y sin que los usos o la ley lo justifiquen, el porteador es responsable de la pérdida o el daño ocasionados a las mercancías por el transporte sobre cubierta (sin perjuicio de la aplicación de las disposiciones sobre limitación de la responsabilidad del porteador, si éste no es culpable de dolo).

B. Examen por el Grupo de Trabajo

99. Todos los representantes que hicieron observaciones acerca de la propuesta pendiente A señalaron que, habida cuenta de la norma básica revisada relativa a la responsabilidad del porteador, era superfluo adoptar una disposición que eximiese a los porteadores de responsabilidad por los riesgos inherentes al transporte de mercancías sobre cubierta. En consecuencia, el Grupo de Trabajo decidió no aprobar esta propuesta.

100. Los representantes apoyaron en su mayoría la propuesta pendiente B. Casi todos estimaron que esta propuesta debía ampliarse agregando una norma en virtud de la cual el transporte de mercancías sobre cubierta en violación de un acuerdo expreso de transportarlas bajo cubierta se consideraría como comportamiento doloso al que no serían aplicables las disposiciones sobre limitación de responsabilidad[59]. Sin embargo, esos representantes declararon que, en otros supuestos de transporte no autorizado sobre cubierta, seguirían siendo aplicables las normas sobre limitación de responsabilidad.

101. Varios representantes estimaron que, en realidad, todo transporte no autorizado de mercancías sobre cubierta constituía dolo y, por consiguiente, el porteador no debía estar facultado para invocar las disposiciones relativas a la limitación de responsabilidad en ningún caso de transporte no autorizado sobre cubierta. Algunos de estos representantes subrayaron la importancia de que se previera una responsabilidad ilimitada en todos los casos de transporte no autorizado sobre cubierta, ya que generalmente la cobertura plena del seguro sólo abarcaba las mercancías transportadas bajo cubierta; en consecuencia, el transporte no autorizado sobre cubierta privaría al cargador o al consignatario del beneficio del seguro de las mercancías. Esto sería aún más injustificable cuando el cargador o consignatario hubiera suscrito el seguro en la clara inteligencia de que las mercancías se transportarían bajo cubierta y descubriera con consternación que se transportaban sobre cubierta y que no se hallaba protegido por el seguro.

102. Un representante se mostró partidario de una norma en virtud de la cual se considerase al porteador absolutamente responsable, mediara o no culpa, por toda pérdida o daño ocasionado a mercancías transportadas sobre cubierta sin autorización.

[59] Informe sobre el quinto período de sesiones, párr. 26, 2); parte J de la Compilación, artículo C (daños resultantes de comportamiento doloso).

C. Informe del Grupo de Redacción

103. El Grupo de Trabajo, tras examinar la cuestión del transporte de mercancías sobre cubierta, decidió remitirla al Grupo de Redacción. El informe del Grupo de Redacción, que incluye un proyecto de disposición relativa al transporte de mercancías sobre cubierta, con una modificación menor introducida por el Grupo de Trabajo[60], es el siguiente:

PARTE V DEL INFORME DEL GRUPO DE REDACCION: CARGA SOBRE CUBIERTA

El Grupo de Redacción examinó la adición al Convenio de Bruselas de una disposición relativa al transporte de mercancías sobre cubierta. Sobre la base de los puntos de vista que se habían formulado durante el debate del Grupo de Trabajo acerca de esta cuestión, se preparó un proyecto de disposición. El Grupo de Trabajo recomienda:

a) Que se apruebe la siguiente disposición acerca del transporte de mercancías sobre cubierta:

"1. El porteador podrá transportar mercancías sobre cubierta solamente cuando ello esté conforme con un acuerdo concertado con el cargador, [con los usos generales del comercio de que se trate] o con la ley.

"2. Cuando el porteador y el cargador hayan convenido en que las mercancías se transportarán o se podrán transportar sobre cubierta, el porteador incluirá en el conocimiento de embarque o en otro documento que acredite el contrato de transporte una declaración a tal efecto. A falta de esta declaración, el porteador deberá probar que existía acuerdo para el transporte sobre cubierta. No obstante, el porteador no podrá invocar tal acuerdo contra un tercero que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.

"3. Cuando las mercancías hayan sido transportadas sobre cubierta contrariamente a lo dispuesto en el párrafo 1, el porteador será responsable de las pérdidas o daños sufridos por las mercancías, así como de la demora en la entrega, que resulten solamente del transporte sobre cubierta, de conformidad con las disposiciones de los artículos [ ][61]. Esta disposición será también aplicable cuando el porteador, conforme al párrafo 2 del presente artículo, no pueda invocar un acuerdo para el transporte sobre cubierta contra un tercero que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.

"4. El transportar mercancías sobre cubierta contraviniendo el acuerdo expreso de transportarlas bajo cubierta se considerará negligencia intencional y estará sujeto a la disposición del artículo [ ]"[62].

b) Que el anterior proyecto de disposición sustituya al que aparece reproducido en la parte C de la Compilación.

[60] En el párrafo 1, las palabras "con los usos generales del comercio de que se trate" se pusieron entre corchetes.

[61] Se hace referencia a las disposiciones sobre limitación de la responsabilidad que figuran en los artículos A y C de la parte J de la Compilación.

[62] Se hace referencia a la disposición sobre limitación de la responsabilidad en los casos de negligencia intencional que figura en el artículo C de la parte J de la Compilación.

Nota sobre el proyecto de disposición propuesto

Algunos representantes opinaron que debiera suprimirse el párrafo 3.

D. Examen del informe del Grupo de Redacción por el Grupo de Trabajo

104. El Grupo de Trabajo examinó el informe del Grupo de Redacción[63] y lo aprobó incluido el proyecto de disposición propuesto.

105. Durante el examen del informe del Grupo de Redacción relativo al transporte de mercancías sobre cubierta en el Grupo de Trabajo, los representantes formularon las siguientes observaciones y reservas:

a) La mayoría de los representantes objetaron la expresión "con los usos generales del comercio de que se trate" por diversas razones. Algunos la objetaron porque era ambigua. Otros representantes dijeron que era difícil determinar los usos generales ya que éstos variaban de una región a otra e incluso de un puerto a otro. Un representante reservó su posición respecto de la expresión mencionada y otro se opuso a toda referencia a la "costumbre" o a los "usos". Se convino en que la cuestión requería más estudio y examen; en consecuencia, se puso entre corchetes esa expresión del párrafo 1 del proyecto de disposición.

b) Varios representantes sugirieron que se modificara el párrafo 2 del proyecto de disposición relativa al transporte de mercancías sobre cubierta en el sentido de que en el conocimiento de embarque o en otro documento que acredite el contrato de transporte debería indicarse claramente que el transporte se efectuará o podrá efectuarse sobre cubierta, independientemente de que el porteador tenga derecho a transportar mercancías sobre cubierta de conformidad con un acuerdo concertado con el cargador, con los usos generales del comercio de que se trate o con la ley. Estos representantes propusieron que los párrafos 2, 3 y 4 recomendados por el Grupo de Redacción se sustituyeran por el texto siguiente:

"2. *En cualquiera de los casos a que se refiere el párrafo 1*, el porteador incluirá en el conocimiento de embarque o en otro documento que acredite el contrato de transporte una declaración a tal efecto. A falta de esta declaración, el porteador deberá probar *su derecho a transportar carga sobre cubierta conforme al párrafo 1*. No obstante, el porteador no podrá invocar ese *derecho* contra un tercero que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.

"3. Cuando las mercancías hayan sido transportadas sobre cubierta contrariamente a lo dispuesto en el párrafo 1, el porteador será responsable de las pérdidas o daños sufridos por las mercancías, así como de la demora de la entrega, que resulten solamente del transporte sobre cubierta, de conformidad con las disposiciones de los artículos [ ][64]. Esta disposición será también aplicable cuando el porteador, conforme al párrafo 2 del presente artículo, no pueda invocar el *derecho de transporte sobre cubierta* contra un tercero que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.

"4. El transporte de mercancías sobre cubierta *contrariamente a lo dispuesto en los párrafos 1 y 2* se considerará negligencia intencional y estará sujeto a la disposición del artículo [ ]"[65].

c) El Grupo de Trabajo tomó nota de las observaciones y del proyecto de disposición contenidos en el apartado *b*) y decidió examinar esta propuesta en el siguiente período de sesiones.

d) Un representante propuso que se suprimieran los párrafos 2 y 3 recomendados por el Grupo de Redacción, y otro representante se mostró partidario de colocar esos párrafos entre corchetes.

e) Uno de los representantes mencionados en el párrafo *b*) *supra* reservó su posición respecto de los párrafos 3 y 4 recomendados por el Grupo de Redacción por considerar que esas disposiciones no aseguraban una protección suficiente al cargador ni al destinatario. El mismo representante declaró que si el cargador omite comunicar al asegurador que las mercancías se transportan sobre cubierta, el seguro puede carecer de validez respecto de las mercancías así transportadas. Además, si el cargador no sabe que las mercancías van a ser transportadas sobre cubierta, cabe la posibilidad de que no las embale del modo que sería necesario para esa clase de transporte. Por tales razones sólo debería permitirse el transporte sobre cubierta mediante un acuerdo expreso. Por otra parte, si el porteador transporta indebidamente las mercancías sobre cubierta, será plenamente responsable de todas las pérdidas o daños sufridos por las mercancías que resulten de otras formas de negligencia y no solamente de los que resulten del transporte sobre cubierta.

VI. Transporte de animales vivos

A. Introducción

106. El Convenio de Bruselas de 1924 excluye los "animales vivos" de la definición de "mercancías" que da en el apartado *c*) de su artículo 1, por lo que el transporte de tales animales vivos queda fuera del ámbito del Convenio. El Grupo de Trabajo examinó, en su tercer período de sesiones (1972), la cuestión de si el transporte de animales vivos debía quedar abarcado en las disposiciones del Convenio. Sin embargo, en dicha reunión no se llegó a un acuerdo sobre la manera en que debía abordarse la cuestión y se decidió pedir al Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) que preparara un estudio acerca de la materia[66]. El estudio preparado por el UNIDROIT atendiendo a tal petición ha sido examinado por el Grupo de Trabajo en el presente período de sesiones[67].

107. En el estudio del UNIDROIT sobre los animales vivos figuran tres variantes de propuestas. Según la propuesta I el transporte de animales vivos debería

[63] Véase la nota 60 *supra*.

[64] Se hace referencia a las disposiciones sobre limitación de la responsabilidad, que figuran en los artículos A y C de la parte J de la Compilación.

[65] Se hace referencia a la disposición sobre limitación de la responsabilidad en los casos de negligencia intencional que figura en el Artículo C de la parte J de la Compilación.

[66] A/CN.9/63, párrs. 30 y 34, Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV.

[67] A/CN.9/WG.III/WP.11, reproducido en el presente volumen, segunda parte, III, 3 *infra*.

incluirse en el campo de la aplicación del Convenio. Con todo, en vista de los riesgos que supone tal transporte, se proponía que se agregara una cláusula al párrafo 8 del artículo 3 del Convenio, a cuyo tenor:

"No obstante, en lo que respecta al transporte de animales vivos, se autorizarán todos los acuerdos, convenios y cláusulas relativos a la responsabilidad del porteador y a la indemnización de reparación del daño resultantes de los riesgos particulares de tal transporte."

108. Según la propuesta II también se prevería la inclusión de los animales vivos en el campo de aplicación del Convenio, pero se exoneraría al porteador de los riesgos particulares inherentes al transporte de esos animales. Incumbiría al porteador probar que la pérdida o el daño puede atribuirse a tales riesgos inherentes. La propuesta II dice así:

"En lo relativo a los animales vivos, el porteador será exonerado de responsabilidad cuando la pérdida o el daño resulte de los riesgos particulares inherentes al transporte de los animales. Cuando el porteador pruebe que la pérdida o el daño puede atribuirse, habida cuenta de las circunstancias de hecho, a tales riesgos, se presumirá que la pérdida o el daño resulta de los mismos, salvo prueba en contrario de que tales riesgos no han sido la causa total o parcial de la pérdida o el daño. El porteador deberá además probar que ha tomado todas las medidas que normalmente le incumben, habida cuenta de las circunstancias, y que ha seguido las instrucciones especiales que se le hayan dado."

109. La propuesta III presupone también la inclusión de los animales vivos en el campo de aplicación del Convenio. A diferencia de las anteriores propuestas, el transporte de animales vivos queda sujeto al régimen general de responsabilidad del Convenio. No obstante, según tal propuesta III, se agregaría un nuevo párrafo después del párrafo 6 del artículo 4 de las Reglas de La Haya en virtud del cual el cargador habría de advertir al porteador la naturaleza del peligro representado por el transporte de determinados animales y las medidas que eventualmente ha de tomar el porteador si tales animales llegan a ser un peligro. El párrafo dice así:

"El cargador que entrega al porteador animales vivos debe señalarle, antes de que el porteador los tome a su cargo, la naturaleza exacta del peligro que pueden representar e indicarle eventualmente las precauciones que deben tomarse. Si estos animales constituyen un peligro para el buque y su cargamento, en cualquier momento antes de la descarga podrán ser desembarcados en cualquier lugar o sacrificados o hechos inofensivos sin responsabilidad para el porteador, salvo en caso de avería gruesa, a condición de que demuestre haber tomado sin éxito todas las medidas que podían razonablemente exigirse en el caso concreto."

B. Debate en el Grupo de Trabajo

110. En el Grupo de Trabajo gozó de apoyo general la tesis de que los animales vivos debían quedar comprendidos en el campo de aplicación del Convenio. Se señaló que las normas generales del Convenio sobre responsabilidad debían aplicarse a los animales vivos ya que el transporte de éstos representaba un tipo más de transporte de mercancías. Un representante declaró que el transporte de animales vivos, al igual que el transporte de determinadas frutas y hortalizas, exigía que se mantuviera la debida ventilación y que los cargadores dieran instrucciones precisas al porteador acerca de los cuidados que requería el cargamento. Otros representantes señalaron que si se hacía al porteador responsable del transporte de animales vivos en virtud del Convenio, se estimularía el buen trato de los animales vivos.

111. Dos representantes no se mostraron partidarios de aplicar las normas de responsabilidad del Convenio al transporte de animales vivos. En apoyo de esta posición se declaró por un representante que a su juicio el estudio del UNIDROIT no contenía ninguna prueba de que los cargadores hubieran sufrido pérdidas irrazonables por el hecho de que los animales vivos habían quedado excluidos del Convenio; por otra parte, una mayor responsabilidad en la materia se traduciría en unos fletes más altos. Un observador señaló que, en la práctica corriente de seguros, los daños sufridos por los animales vivos no podían asegurarse enteramente de la misma manera que los daños experimentados por otros tipos de cargamento.

112. La mayoría de los miembros del Grupo de Trabajo aprobaron el criterio sugerido en la propuesta II (que figura en el párrafo 108 *supra*). Según tal propuesta, el transporte de animales vivos quedaría comprendido en el régimen del Convenio pero se exoneraría al porteador de responsabilidad por los riesgos particulares inherentes a tal transporte siempre que el porteador pudiera probar que la pérdida o el daño ha sido causado por un riesgo particular inherente. Algunos de los partidarios de tal propuesta señalaron que los animales vivos constituían una categoría especial de cargamento y que, por tanto, se necesitaba una disposición especial aplicable a su transporte. Dos representantes manifestaron que se hallaban dispuestos a apoyar la finalidad principal perseguida por la propuesta II, pero declararon que su apoyo dependía de que se cambiara el régimen propuesto relativo a la carga de la prueba. Esos representantes indicaron que la norma general debía ser que el porteador sólo era responsable si el actor probaba que la pérdida o el daño sufrido por los animales vivos podía atribuirse a culpa del porteador.

113. Algunos representantes expresaron su preferencia por la propuesta III (véase el párrafo 109 *supra*), conforme a la cual el transporte de animales vivos quedaría comprendido en el ámbito del Convenio sin reserva alguna relativa a los riesgos particulares, siempre que en el Convenio se previera la necesidad de advertir los peligros relativos al transporte de animales vivos. Un representante que se manifestó partidario de la finalidad básica perseguida por la propuesta III señaló que, aun cuando el transporte de animales vivos podía plantear problemas especiales, no se justificaba un régimen especial para tal tipo de cargamento. Los porteadores debían tener conocimiento de la manera general de reaccionar de los animales y a los cargadores sólo se podría exigir que informaran al porteador de cualesquiera características especiales de un cargamento de animales vivos; la cláusula que se proponía a fin de advertir del peligro pecaba de ambigua al exigir

al cargador que hiciera constar la naturaleza exacta del peligro.

114. Dos representantes apoyaron la propuesta I (véase el párrafo 107 *supra*), por estimar que el Convenio debía aplicarse al transporte de animales vivos, con sujeción tan sólo a ciertas excepciones razonables. En apoyo de tal posición se declaró que los animales eran sensibles a cualquier cambio de clima u otros cambios materiales y reaccionaban de diversas maneras. Por otra parte, otros representantes declararon que no les satisfacía la propuesta I ya que permitiría a las partes sustraerse al régimen general de responsabilidad del Convenio.

C. Informe del Grupo de Redacción

115. Después del debate celebrado en el Grupo de Trabajo, el tema fue remitido al Grupo de Redacción en la inteligencia de que, si resultaba imposible llegar a un consenso sobre un proyecto de texto, se prepararan variantes sobre la base de las dos propuestas (II y III) que habían gozado de más amplio apoyo en el Grupo de Trabajo. El Grupo de Redacción se puso de acuerdo en una definición revisada de "mercancías" en sustitución de la que se daba en el apartado c) del artículo 1 del Convenio de Bruselas de 1924. El Grupo de Redacción convino asimismo en agregar una cláusula sobre el riesgo particular del transporte de animales vivos e hizo varias observaciones que fueron incluidas en su informe al Grupo de Trabajo. Este informe, que incluye los proyectos de disposiciones, dice así[68]:

PARTE VI DEL INFORME DEL GRUPO DE REDACCION: TRANSPORTE DE ANIMALES VIVOS

a) El Grupo de Redacción, teniendo en cuenta los puntos de vista manifestados por los representantes en el Grupo de Trabajo, examinó la posibilidad de incluir en el ámbito del Convenio el transporte marítimo de animales vivos y recomienda los siguientes proyectos de textos:

1. *Definición de mercancías* (que sustituirá a la parte A de la Compilación). El término "mercancías" comprende los bienes, objetos, mercaderías y artículos de cualquier clase y los animales vivos.

2. *Norma relativa al riesgo especial por transporte de animales vivos* (que constituirá el párrafo 4 de la parte D de la Compilación, con lo que el actual párrafo 3 de dicha parte pasará a constituir un nuevo párrafo 5)*:

"Respecto de los animales vivos, el porteador quedará exento de responsabilidad cuando la pérdida, el daño o la demora en la entrega resulten de cualesquier riesgos especiales inherentes a ese tipo de transporte. Cuando el porteador demuestre haber cumplido las instrucciones especiales que con respecto a los animales le dio el cargador y que, habida cuenta de las circunstancias de hecho, la pérdida, el daño o la demora en la entrega podría atribuirse a tales riesgos, se presumirá que éstos fueron la causa de la pérdida, el daño o la demora en la entrega, a menos que exista la prueba de que la totalidad o parte de la pérdida, el daño o la demora en la entrega se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o sus agentes."

Notas sobre las disposiciones propuestas

b) Se señala a la atención del Grupo de Trabajo lo siguiente:

1. Algunos representantes se opusieron a la inclusión de una disposición sobre riesgo especial por transporte de animales vivos. Manifestaron que los animales vivos debían considerarse como cualquier otro cargamento y que la norma básica sobre responsabilidad del porteador debía aplicarse al transporte de animales vivos.

2. Dos representantes sugirieron que se modificara el comienzo de la segunda frase de la disposición sobre riesgo especial por transporte de animales vivos del modo siguiente:

"Cuando el porteador demuestre haber aceptado todas las medidas que en tal supuesto le incumban y haber cumplido las instrucciones especiales . . ."

3. Varios representantes propusieron que se ampliara el alcance del párrafo 6) del artículo 4 del presente Convenio para que abarcase el transporte de animales que son naturalmente peligrosos o se vuelven peligrosos durante el viaje. Un representante convino en presentar al Grupo de Redacción, en fecha ulterior, un proyecto de texto destinado a modificar en ese sentido el párrafo 6) del artículo 4.

D. Examen del informe del Grupo de Redacción

116. El Grupo de Trabajo examinó el citado informe del Grupo de Redacción[69]. El informe del Grupo de Redacción, incluido el proyecto de texto, fue aprobado por el Grupo de Trabajo.

117. Se hicieron las siguientes observaciones y reservas respecto de esos proyectos de disposiciones:

a) Un representante propugnó que se conservara la definición de mercancías que originalmente figuraba en el informe del Grupo de Redacción y que dice así:

"Se entiende por "mercancías" las mercaderías de cualquier clase, incluidos los animales vivos."

b) Varios representantes, que se oponían al párrafo 2 del proyecto de texto propuesto, dijeron que debería figurar entre corchetes. Algunos de esos representantes sugirieron que la expresión "riesgos especiales inherentes" fuera objeto de nuevo estudio. Esos representantes veían con preocupación la posibilidad de que

* Se observará que el Grupo de Trabajo no adoptó ninguna decisión respecto del nuevo párrafo 3 de la parte D de la Compilación. Esta laguna puede llenarse insertando como párrafo 3 el proyecto de disposición sobre "Demora en la entrega: pérdida de las mercancías" (véase párrafo 26 *supra*).

[68] El informe del Grupo de Redacción figura tal como fue modificado por el Grupo de Trabajo. El Grupo de Trabajo hizo las siguientes modificaciones en los proyectos de textos: *a*) en el párrafo 1 se sustituyó "se entiende por "mercancías" las mercaderías de cualquier clase, incluidos los animales vivos", por el texto que figura *supra*; *b*) en el párrafo 2, la primera frase se modificó de modo que terminara con las palabras "de cualesquier riesgos especiales inherentes a ese tipo de transporte" en lugar de "los riesgos especiales inherentes al transporte de animales"; *c*) en la segunda frase del párrafo 2 se sustituyó la frase "la pérdida o el daño", en las tres ocasiones en que aparecía, por la frase "la pérdida, el daño o la demora en la entrega".

[69] Véase la nota 68 *supra*.

las palabras "riesgos especiales inherentes" suscitaran dificultades de interpretación.

c) Un representante reservó su posición respecto del párrafo 2.

d) Varios representantes indicaron que sería conveniente que la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional pidiera a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) que preparara un manual sobre el transporte marítimo de animales vivos. Varios otros representantes se opusieron a esa sugerencia, algunos por considerar que esa cuestión debería ser examinada por la OCMI a iniciativa de sus propios miembros. El observador de la OCMI declaró que comunicaría a su organización las observaciones anteriores.

e) Un representante propuso que la segunda frase del párrafo 6 del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924 se modificara insertando las palabras "o animales vivos" detrás de las palabras "si alguna de dichas mercancías". Esta sugerencia se hacía con miras a ampliar el ámbito de aplicación de ese artículo al transporte de animales vivos. Otro representante apoyó en principio esa propuesta, pero sugirió que se examinara en un futuro período de sesiones del Grupo de Trabajo. Ese representante sugirió también que en esa ocasión futura el Grupo de Trabajo podría quizá introducir otra modificación en el párrafo 6 del artículo 4 para exigir que las medidas que adoptara el porteador para proteger al buque o a su carga guardaran proporción con el peligro representado por la carga de que se tratara.

VII. Definición de "porteador", "porteador contratante" y "porteador efectivo"

A. Introducción

118. Tanto las reglas del Convenio de Bruselas de 1924 como las reglas revisadas aprobadas por el Grupo de Trabajo se ocupan de la responsabilidad del "porteador"[70]. Este término está definido como sigue en el apartado a) del artículo 1 del Convenio de Bruselas:

> "'Porteador' comprende el propietario del buque o el fletador, parte en un contrato de transporte con un cargador."

119. El segundo informe del Secretario General, presentado al Grupo de Trabajo en su quinto período de sesiones (1973), se refería a algunos de los problemas que plantea el Convenio de Bruselas cuando el cargador contrata un transporte con un porteador (el "porteador contratante") y a su vez éste hace transportar las mercancías por otro porteador (el "porteador efectivo")[71]. En relación con esa situación también era necesario tener en cuenta la decisión tomada por el Grupo de Trabajo en su quinto período de sesiones (1973) respecto del transbordo. En ese período, el Grupo de Trabajo aprobó la disposición siguiente[72]:

> "*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 un porteador efectivo, seguirá no obstante respondiendo de la totalidad del transporte de conformidad con las disposiciones del presente Convenio.
>
> "2. El porteador efectivo responderá también del transporte realizado por él de conformidad con las disposiciones del presente Convenio.
>
> "3. El total de las sumas exigibles al porteador y al porteador efectivo no excederá de los límites previstos en el presente Convenio.
>
> "4. Nada de lo dispuesto en este artículo menoscabará el derecho de repetición que pueda existir entre el porteador y el porteador efectivo."

El informe del Grupo de Redacción, que presentó la disposición anterior al Grupo de Trabajo, incluía las notas siguientes acerca de ella:

> "3. Con respecto al párrafo 1 del artículo D, el Grupo de Redacción recomienda que en el artículo 1 del Convenio se definan expresamente los términos "porteador" y "porteador efectivo". "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 ejercitar una acción contra el porteador efectivo, así como contra el porteador contratante, siempre que la pérdida o los daños se produzcan cuando las mercancías se hallen a cargo del porteador efectivo."

120. El examen de esas disposiciones en el quinto período de sesiones estuvo centrado en la situación que se produce cuando el porteador "contratante" hace transferir las mercancías a un segundo porteador ("efectivo") en un puerto intermedio entre el puerto de carga y el de descarga[73]. Sin embargo, se señalaba que el problema no era analíticamente distinto del que se producía cuando el porteador "contratante" sustituye el *transporte* por otro *porteador* ("efectivo") en el puerto de carga. Sin embargo, en el Segundo Informe del Secretario General se señalaba que cuando esa sustitución se hacía en el puerto de carga, complicaba aún más el problema el hecho de que el único conocimiento de embarque extendido al cargador podía llevar una anotación indicando que se firmaba el conocimiento "por el capitán"; se advertía que tal conocimiento podía incluir una "cláusula de cesión" o "cláusula de identidad del porteador" que declarara que el contrato instrumentado por el conocimiento de embarque se concertaba entre el cargador y el propietario (o fletador

[70] Véanse las reglas básicas sobre responsabilidad del porteador, aprobadas por el Grupo de Trabajo (en sustitución de los párrs. 1 y 2 del artículo 3 y los párrs. 1 y 2 del artículo 4 del Convenio de Bruselas). Compilación, parte D.

[71] Segundo informe del Secretario General, A/CN.9/76/Add.1, parte V, sección B, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 4. Esta parte del informe se ocupaba principalmente de los problemas que se plantean cuando no se identifica claramente al "porteador efectivo" en el conocimiento de embarque. En cuanto al problema más amplio de la ejecución por un segundo porteador sustituto, véase la parte II del referido informe: Transbordo.

[72] Informe sobre el quinto período de sesiones (A/CN.9/76), párr. 38. Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 5. En cuanto al artículo E propuesto, véase *ibid.*, párrs. 41 a 44. Estas disposiciones están reproducidas en la parte I de la Compilación.

[73] Informe sobre el quinto período de sesiones (A/CN.9/76), párrs. 30 *b*) y 33. Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 5.

con cesión) del buque designado en el conocimiento, y que la línea o compañía de transporte que ejecutaba el conocimiento de embarque no estaba sujeta a ninguna responsabilidad en virtud del contrato de transporte[74].

121. La importancia dada al conocimiento de embarque en el Convenio de Bruselas de 1924 había afectado a la forma de enfocar la inclusión de tales cláusulas en el conocimiento. No obstante, para el examen actual de la cuestión debía tenerse en cuenta la decisión tomada por el Grupo de Trabajo en este período de sesiones (véase la parte II del presente informe) respecto del ámbito "documentario" del Convenio. Así, en lugar de la disposición del apartado *b*) del artículo 1 del Convenio de Bruselas, que decía que "contrato de transporte" se aplica únicamente al contrato de transporte formalizado en un *conocimiento de embarque o en cualquier otro documento similar que sirva como título . . .*", el Grupo de Trabajo aprobó una disposición (véanse los párrafos 48 y 49 del presente informe) que estipula que "las disposiciones del presente Convenio serán aplicables a *todos los contratos de transporte marítimo de mercancías*"[75].

B. Examen por el Grupo de Trabajo

122. El Grupo de Trabajo examinó las obligaciones que impondría el Convenio cuando un cargador concertara un contrato con un porteador (el "porteador contratante") y este porteador hiciera transportar las mercancías por otro porteador ("efectivo"). Se convino en general en que la cuestión rebasaba el aspecto formal y presentaba problemas de fondo: ¿qué porteador o porteadores serían responsables en virtud del Convenio?

123. Varios representantes afirmaron que la responsabilidad debería atribuirse al "porteador contratante" y que no debería permitírsele que eludiera dicha responsabilidad haciendo que otro porteador transportara las mercancías. Algunos de esos representantes afirmaron que la responsabilidad del porteador "contratante" era suficiente y que no era necesario asignar responsabilidad a un porteador "sustituto" o "efectivo".

124. Por otra parte, algunos representantes afirmaron que debería ser posible transferir la responsabilidad al porteador "efectivo", el cual podría definirse como el operador del buque que efectúa el viaje para cumplir el contrato de transporte. Se indicó que, por lo menos cuando el "porteador contratante" no viniera designado en el conocimiento de embarque, sería suficiente la responsabilidad del "porteador efectivo". En apoyo de esta opinión se hizo observar que el "porteador contratante" tal vez no dispusiera de activos considerables, mientras que el porteador "efectivo", en cuanto propietario y operador del buque, ofrecería una base más sólida para responder ante el cargador o el destinatario.

125. Otros representantes convinieron con la observación anterior de que el "porteador contratante" tal vez no tuviera una posición financiera sólida, pero señalaron que, si se limitaba la responsabilidad al porteador "efectivo", podrían presentarse problemas prácticos análogos, dado que quizá resultara difícil encontrar al propietario del buque que hubiera realizado efectivamente el transporte o tal vez éste no dispusiera de activos. En tales situaciones, el "porteador contratante" podría ser la única persona que se encontrara en condiciones de atender una reclamación.

126. Dichos representantes observaron que la disposición básica aprobada por el Grupo de Trabajo en su quinto período de sesiones en relación con el transbordo (artículo D, citado en el párrafo 119 *supra*) atribuía la responsabilidad al porteador inicial ("porteador contratante"), y también al porteador "efectivo" por el transporte que este último hubiera realizado[76]. Se señaló que la disposición relativa al transbordo, con ligeras modificaciones[77], sería una solución adecuada para los casos en que el "porteador contratante", al comienzo del transporte, hiciera transportar las mercancías por otro porteador (porteador "efectivo").

127. La mayoría de los representantes aprobaron este enfoque como base para los trabajos del Grupo de Redacción.

128. Se prestó atención a la revisión de la definición de "porteador" contenida en el apartado b) del artículo 1 del Convenio de Bruselas y a la redacción de una definición conjunta para "porteador" y "porteador contratante". Se observó que en las respuestas a un cuestionario distribuido en 1972 por el Secretario General, se había sugerido que la definición de "porteador" se refiriese no sólo al propietario del buque o al fletador, sino a "cualquier otra persona" parte en un contrato de transporte; en las respuestas figuraba asimismo la sugerencia de que en la definición se incluyera la condición de que la persona definida como "porteador" debía actuar "por cuenta propia" al celebrar el contrato[78]. Varios representantes apoyaron ambas sugerencias.

129. Varios representantes indicaron que se necesitaba una disposición concreta para el caso (descrito en el párr. 120 *supra*) de que el porteador con quien hubiera tratado el cargador concertara la expedición de un conocimiento de embarque, entregase un conocimiento de embarque firmado "por el capitán" de otro porteador (el porteador "efectivo"), que contuviera también una cláusula según la cual el contrato de transporte estaba concertado únicamente entre el cargador y el porteador "efectivo"[79]. Se trataba de saber si tales disposiciones podían impedir que el porteador con el

---

[74] Segundo informe del Secretario General (A/CN.9/76/Add.1), parte V, B), párr. 5, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 4.

[75] Las excepciones a esta disposición figuran en el párrafo 48 del presente informe.

[76] En el segundo informe del Secretario General (A/CN.9/76/Add.1), Parte V, B), Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 4, se observó que esta disposición impedía que el cargador (o consignatario) recibiera de ambos porteadores una cantidad superior a los límites previstos en el Convenio (párr. 3), y no menoscababa los derechos de repetición de ambos porteadores (párr. 4).

[77] Se observó que la referencia contenida en el párrafo 1 del artículo D al ejercicio por el porteador de la "opción prevista en el contrato de transporte" haría difícil que se aplicara dicha disposición a los casos en que el porteador contratante encomendara la realización de la totalidad del transporte a otro porteador ("efectivo").

[78] Segundo informe del Secretario General (A/CN.9/76/Add.1), parte V, B), párr. 4, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 4.

[79] El porteador mencionado de ese modo (con frecuencia sin una identificación concreta) como único porteador con arreglo al contrato es con frecuencia el propietario de un buque fletado por un porteador con el que el cargador ha celebrado un contrato.

que hubiera tratado el cargador fuera el "porteador contratante" y si podían hacer que el segundo porteador sustituyera al "porteador contratante".

130. La mayoría de los representantes convinieron en que el porteador con quien el cargador hubiera celebrado un contrato de transporte debía continuar siendo el "porteador contratante" y debería ser responsable con arreglo al Convenio por el transporte al puerto de destino, pese a las disposiciones del conocimiento de embarque anteriormente descritas. Se propusieron diversos textos para conseguir este objetivo. Según una de las propuestas, el porteador contratante debería especificarse en el conocimiento de embarque. Con arreglo a una segunda propuesta, cuando las mercancías quedaran a cargo del porteador contratante o del porteador efectivo, el porteador contratante expediría, a petición del cargador, un conocimiento de embarque en el que se detallaran esos pormenores. Según esta propuesta, el capitán del buque que transportara las mercancías estaría facultado para expedir el conocimiento en nombre del porteador contratante. La mayoría de los representantes que hicieron uso de la palabra acerca de esta cuestión se mostraron partidarios de este segundo enfoque.

131. Algunos representantes expresaron la opinión de que un enfoque basado en las disposiciones sobre transbordo aprobadas en el quinto período de sesiones (párrafo 119 *supra*) no protegía adecuadamente al destinatario, ya que en virtud del párrafo 2 del artículo D el porteador "efectivo" era únicamente responsable del transporte "realizado por él". Se observó que el porteador "efectivo" que entregara las mercancías al destinatario no habría realizado en ocasiones la totalidad del contrato de transporte. Cuando las mercancías estaban dañadas al ser entregadas al consignatario, era difícil que el cargador o el destinatario determinaran si los daños habían ocurrido durante el transporte realizado por el porteador "efectivo" o durante una fase anterior del transporte. Se observó asimismo que, incluso si pudiera determinarse que las mercancías habían sufrido daños durante la etapa anterior, el porteador en cuestión tal vez fuera desconocido y no tuviera relación con el destinatario. Se indicó que el porteador "efectivo", al igual que el "porteador contratante", debería responder también de la totalidad del transporte, aun cuando sólo hubiera realizado parte del viaje. En el caso de que el porteador efectivo realizase parte del viaje y los daños ocurrieran durante una etapa anterior, el porteador efectivo podría repetir contra el porteador anterior. Esto sería también más práctico.

132. Otros representantes observaron que esta cuestión había sido examinada en el quinto período de sesiones y que las reglas sobre la responsabilidad del porteador "efectivo" habían sido adoptadas tras haberse examinado las opiniones contradictorias acerca de dicha cuestión[80]. La mayoría de los delegados llegaron a la conclusión de que no debería abrirse de nuevo esta cuestión en el actual período de sesiones del Grupo de Trabajo.

[80] Informe sobre el quinto período de sesiones (A/CN.9/76), párrs. 31, 32 y 37, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 5. Segundo informe del Secretario General (A/CN.9/76/Add.1), parte II, párrs. 32, 33, 41 y 43, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 4.

C. Informe del Grupo de Redacción

133. Tras su examen en el Grupo de Trabajo, esta cuestión fue remitida al Grupo de Redacción. A continuación figura el informe del Grupo de Redacción, con algunas enmiendas introducidas por el Grupo de Trabajo[81].

PARTE VII DEL INFORME DEL GRUPO DE REDACCION: DEFINICION DE PORTEADOR Y DISPOSICIONES CONEXAS

a) Sobre la base de las opiniones expuestas en el Grupo de Trabajo el Grupo de Redacción formuló proyectos de disposiciones sobre la definición del porteador contratante y del porteador efectivo, las reglas conexas sobre responsabilidad y las enmiendas consiguientes sobre la expedición de conocimientos de embarque. El Grupo de Redacción recomienda las siguientes disposiciones:

[*Definición de porteador*]

1. Se entiende por "porteador" o "porteador contratante" toda persona que en su propio nombre celebra un contrato de transporte marítimo de mercancías con el cargador.

2. Se entiende por "porteador efectivo" toda persona a quien el porteador contratante ha encomendado la realización de la totalidad o de parte del transporte de mercancías.

[*Disposiciones sobre las responsabilidades respectivas del porteador contratante y del porteador efectivo: artículos D y E de la parte I de la Compilación en su forma modificada*]

Artículo D

1. Cuando el porteador contratante haya encomendado la realización del transporte o de parte del mismo a un porteador efectivo, el porteador contratante seguirá no obstante respondiendo de la totalidad del transporte de conformidad con las disposiciones del presente Convenio.

2. El porteador efectivo responderá también, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, del transporte realizado por él.

3. El total de las sumas exigibles al porteador contratante y al porteador efectivo no excederá de los límites previstos en el presente Convenio.

4. Nada de lo dispuesto en este artículo menoscabará cualquier derecho de repetición que pueda existir entre el porteador contratante y el porteador efectivo.

Artículo E

[1. Cuando el contrato de transporte estipule que una parte determinada del transporte a que se

[81] Las enmiendas introducidas por el Grupo de Trabajo son las siguientes: *a*) se insertaron las palabras "de mercancías" después de la palabra "marítimo" en el párrafo 1 de la definición del porteador; *b*) las palabras "del transporte realizado por él", que figuran en el párrafo 2 del artículo D, se trasladaron al final del párrafo; *c*) en la referencia a las notas sobre los proyectos de disposiciones propuestos se añadió la nota 7; *d*) la nota 5 se modificó incluyendo una referencia al artículo E; y *e*) se modificó la nota 1 con las palabras adicionales que figuran después de la primera frase.

refiere el contrato será realizada por una persona distinta del porteador contratante (mediante conocimiento de embarque), la responsabilidad del porteador contratante y del porteador efectivo se determinará de conformidad con las disposiciones del artículo D.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, el porteador contratante podrá exonerarse de la responsabilidad por pérdida, daño (o demora) de las mercancías causados por hechos ocurridos mientras las mercancías estén a cargo del porteador efectivo, pero corresponderá al porteador contratante probar que tal pérdida, daño (o demora) se produjeron en esa oportunidad.]

[*Disposición sobre la emisión del conocimiento de embarque*]

1. Cuando el porteador contratante o el porteador efectivo reciba las mercancías y se haga cargo de ellas, el porteador contratante deberá, a petición del cargador, entregar a éste un conocimiento de embarque que contenga, entre otras cosas, los datos mencionados en el artículo [ ].

2. El conocimiento de embarque podrá ser firmado por una persona autorizada a firmarlo por el porteador contratante. Se considerará que un conocimiento de embarque firmado por el capitán del buque que transporte las mercancías ha sido firmado en nombre del porteador contratante.

"*b*) El Grupo de Redacción recomienda también:

i) Que los proyectos de disposiciones propuestos sobre la definición del porteador sustituyan al apartado *a*) del artículo 1 del presente Convenio y figuren en la parte A de la Compilación, parte que deberá llamarse "Definiciones" y deberá incluir también la definición provisional de "conocimientos de embarque" sobre la que se llegó anteriormente a un acuerdo y que figura en la parte II del informe del Grupo de Redacción;

ii) Que los proyectos de disposiciones propuestos para modificar los artículos D y E de la parte I de la Compilación sustituyan a esos artículos y que la parte I lleve el título de "Transporte por un porteador efectivo, incluidos el transbordo y el transporte directo" y

iii) Que los proyectos de disposiciones propuestos sobre la expedición de un conocimiento de embarque, que se refieren al párrafo 3 del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924, se incluyan en un lugar que se decidirá más adelante.

Notas sobre los proyectos de disposiciones propuestos

c) Se señala a la atención del Grupo de Trabajo lo siguiente:

1. El Grupo de Redacción señaló que tal vez fuera conveniente formular en una fase ulterior una definición del "contrato de transporte", teniendo en cuenta las decisiones subsiguientes. A este respecto algunos representantes pidieron que la Secretaría realizara un estudio sobre la definición del contrato de transporte y sobre la relación entre el porteador y el titular de mercancías. Con tal fin se propuso la siguiente definición provisional:

"El contrato de transporte es aquel en virtud del cual el porteador conviene con el cargador en transportar determinadas mercancías de un puerto a otro contra el pago de un flete. En virtud de ese contrato la persona que tiene derecho a la entrega de las mercancías podría ejercer los derechos del cargador y estará sujeta a sus obligaciones."

2. Un representante propuso una formulación diferente para la definición de porteador:

"Se entiende por porteador toda persona que en su nombre celebra un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador. El porteador recibe también el nombre de porteador contratante cuando encomienda la realización de la totalidad o de parte del transporte de mercancías a otro porteador llamado porteador efectivo."

3. Con referencia a la definición de porteador, un representante planteó la cuestión, para su examen en una fase ulterior, de si hacía falta una definición del término "persona" de modo que abarcara individuos, sociedades y asociaciones.

4. Un representante reservó su posición respecto al párrafo 2 del artículo D dado que en su opinión toda acción iniciada por el destinatario contra un porteador efectivo debería regirse por el derecho interno del foro.

5. Refiriéndose a los artículos D y E, algunos representantes plantearon la cuestión de si en situaciones en las que hubiera transbordo y transporte directo el último porteador efectivo debería ser el responsable de la totalidad del transporte aunque sólo hubiera efectuado de hecho parte del mismo. El Grupo de Redacción, de conformidad con la decisión del Grupo de Trabajo, señaló que esta cuestión se examinaría en una fase ulterior cuando se examinaran las disposiciones sobre transbordo y transporte directo.

6. En lo referente a la inclusión de disposiciones relativas a las declaraciones que debían figurar en el conocimiento de embarque para designar al porteador contratante y al porteador efectivo y al efecto de las declaraciones insuficientes o inexactas[82], se indicó que ese tema se examinaría en un futuro período de sesiones.

7. Un representante opuso objeciones a los cambios propuestos en el párrafo 1 del artículo E, dado que en su opinión la definición adoptada de "porteador efectivo" era manifiestamente inadaptada para la situación prevista en el artículo E, que de hecho trataba de dos porteadores autónomos.

D. Examen del informe del Grupo de Redacción

134. El Grupo de Trabajo examinó el informe del Grupo de Redacción que precede y aprobó los proyectos de disposiciones propuestos[83].

[82] Véase la parte V del segundo informe del Secretario General (A/CN.9/76/Add.1), Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 4.

[83] Véase la nota 81 *supra*.

135. Respecto del párrafo 2 del artículo D de las disposiciones sobre la responsabilidad respectiva del porteador contratante y el porteador efectivo, un representante opinó que el proyecto de disposición era inadecuado para determinar si el armador que interviene en un fletamento por tiempo es un "porteador" respecto de un contrato de transporte celebrado entre el fletador y un cargador. Este problema debía resolverse de conformidad con la legislación nacional, fuera del ámbito del Convenio. Si en efecto los proyectos de disposiciones propuestos tenían por finalidad atribuir al armador en un fletamento por tiempo la responsabilidad de un porteador efectivo respecto de un contrato de transporte entre el fletador y un tercero, dicho representante se opondría enérgicamente a tal solución y se reservaría su posición sobre el particular. El mencionado representante propuso el siguiente texto:

"1. Se entiende por porteador el propietario, el fletador o cualquier otra persona que celebra un contrato de transporte con un cargador.

"2. Cuando el fletador de un buque expida un conocimiento de embarque en virtud de una póliza de fletamento, únicamente dicho fletador será el porteador a los efectos del presente Convenio y cualquier estipulación del conocimiento de embarque que tenga por objeto denegar su calidad de porteador será nula y sin efecto."

136. En respuesta a las observaciones anteriores, dos representantes manifestaron que los proyectos de disposiciones no tenían por finalidad alterar la relación entre el armador y un fletador en virtud de una póliza de fletamento. Esos representantes hicieron una referencia concreta al párrafo 4 del artículo D, según el cual nada de lo dispuesto en dicho artículo puede menoscabar la relación contractual entre un porteador contratante y un porteador efectivo.

VIII. Definición de "buque"

A. Introducción

137. En la sección D de la parte V del segundo informe del Secretario General[84] se examinaba la definición de "buque" que figuraba en el Convenio de Bruselas de 1924. El apartado *d*) del artículo 1 de este Convenio establece que

"'Buque' significa cualquier embarcación empleada para el transporte de mercancías por mar."

138. En el segundo informe del Secretario General se decía que la cuestión que había surgido con esta definición guardaba relación no sólo con el tipo de embarcación al que se aplicaba el Convenio de Bruselas, sino también con la cuestión de si se aplicaba o no el Convenio durante las operaciones de carga y descarga. Esta última cuestión fue examinada en el tercer período de sesiones del Grupo de Trabajo, que aprobó la revisión del apartado *d*) del artículo 1 destinada a precisar el período de aplicación del Convenio[85].

139. En el segundo informe del Secretario General se afirmaba que la revisión del apartado *d*) del artículo 1, que extendía el ámbito de aplicación del Convenio al "período durante el cual las mercancías están bajo custodia del porteador", resolvía las dudas que el Convenio de 1924 había suscitado sobre si éste se aplicaba o no a las operaciones con barcazas o gabarras realizadas por el porteador en virtud del contrato de transporte.

B. Examen por el Grupo de Trabajo

140. Algunos representantes manifestaron que, en su opinión, debiera suprimirse la definición de "buque" porque, con arreglo a la revisión de la disposición del Convenio relativa al período de duración de la responsabilidad del porteador (apartado *e*) del artículo 1 del Convenio de Bruselas de 1924), el porteador sería responsable por el período durante el cual las mercancías estuvieran bajo su custodia. La referida revisión del apartado *e*) del artículo 1, aprobada por el Grupo de Trabajo, no planteaba los problemas que surgían con el Convenio de 1924, sobre cuál era el momento en que se cargaban las mercancías en el buque o se descargaban de él.

141. Muchos representantes opinaron que debería aplazarse hasta otro período de sesiones la decisión de mantener o suprimir la definición de "buque". Por sugerencia de algunos representantes, el Grupo de Trabajo decidió colocar entre corchetes la definición de "buque" del apartado *d*) del artículo 1 del Convenio de Bruselas de 1924 para indicar que el Grupo de Trabajo deseaba dejar en suspenso la cuestión hasta una fase posterior de su labor de redacción. A este respecto se señaló que convendría aplazar una decisión sobre esta definición hasta que se resolviera si se utilizaría la palabra "buque" en las disposiciones del Convenio en forma tal que justificara la inclusión de una definición de "buque".

IX. Labor futura

Fecha y lugar de los períodos de sesiones séptimo y octavo

142. El Grupo de Trabajo estudió la cuestión de las fechas de sus períodos de sesiones séptimo y octavo.

143. Se sugirió que, a fin de acelerar la terminación de su labor, el séptimo período de sesiones se celebrase durante el año en curso, es decir, a finales del verano o en el otoño de 1974. Se señaló que, con arreglo al sistema de rotación que había seguido el Grupo de Trabajo, el séptimo período de sesiones se celebraría en la Sede de las Naciones Unidas, en Nueva York.

144. La Secretaría informó al Grupo de Trabajo de que, en vista del muy recargado programa de reuniones periódicas y grandes conferencias especiales ya previsto para el segundo semestre de 1974, sería imposible celebrar un período de sesiones en Nueva York en agosto de 1974 y que tal reunión no podría verificarse de septiembre a diciembre de 1974 en Nueva York porque en esos meses se celebraba el período de sesiones ordinario de la Asamblea General.

---

[84] A/CN.9/76/Add.1, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 4.

[85] Informe sobre el tercer período de sesiones, párr. 14 1); Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV; Compilación, parte B.

145. Se mencionó la posibilidad de celebrar el séptimo período de sesiones en Ginebra durante el otoño o el invierno de 1974. La Secretaría indicó que las fechas en que se podría verificar ese período de sesiones en Ginebra con un costo mínimo serían del 25 de noviembre al 6 de diciembre de 1974. Se advirtió, sin embargo, que ello no sería factible, porque ya se había previsto para parte de ese período otras dos reuniones en la esfera de la reglamentación marítima. A continuación la Secretaría comunicó que el período de sesiones podría tener lugar en Ginebra del 30 de septiembre al 11 de octubre, pero que sería necesario contratar personal para tal fin, lo que entrañaría consecuencias financieras que habrían de exponerse durante el séptimo período de sesiones de la Comisión (Nueva York, 13 a 17 de mayo de 1974).

146. La mayoría de los representantes opinaron que era importante terminar la labor actual cuanto antes. Se indicó que se necesitarían dos períodos de sesiones, cada uno de dos semanas, y que los largos intervalos entre las sesiones redundaban en menoscabo de la continuidad de la labor y retrasaban la presentación de normas revisadas a la Comisión. Dichos representantes sugirieron, en consecuencia, que el séptimo período de sesiones se celebrase en Ginebra del 30 de septiembre al 11 de octubre y que el octavo período de sesiones se celebrase en Nueva York durante enero o febrero de 1975. En cambio, algunos representantes se opusieron a la primera sugerencia y mencionaron el costo suplementario que ello entrañaría para las Naciones Unidas y para sus gobiernos, así como la dificultad de recibir los estudios de la Secretaría antes del comienzo del período de sesiones. Uno de estos representantes declaró que no se oponía a la celebración de dos períodos de sesiones en 1975, en épocas que no supusieran grandes gastos extraordinarios, e indicó que esta solución no retrasaría indebidamente la terminación del trabajo. Un representante manifestó que su aceptación de las fechas enunciadas *supra* estaba subordinada a que la Comisión aprobase la decisión del Grupo de Trabajo. Quedó entendido, en general, que solamente la Comisión podía tomar una decisión definitiva al respecto en su séptimo período de sesiones, tras la correspondiente exposición de las consecuencias financieras.

147. El Grupo de Trabajo decidió recomendar a la Comisión que sus dos próximos períodos de sesiones se celebrasen en las fechas y lugares siguientes:

el séptimo período de sesiones, en Ginebra, del 30 de septiembre al 11 de octubre de 1974, y el octavo período de sesiones, en Nueva York, en enero o febrero de 1975.

Temas que habrán de examinarse en el séptimo período de sesiones

148. Se señaló a la atención de los representantes la decisión adoptada por el Grupo de Trabajo en su quinto período de sesiones, según la cual entre las materias por examinar en el séptimo período de sesiones debían figurar las siguientes[86]: 1) contenido del contrato de transporte marítimo de mercancías; 2) validez y efecto de las cartas de garantía; 3) efecto jurídico del conocimiento de embarque para la protección del comprador de buena fe del conocimiento de embarque. Se indicó que, en cumplimiento de una solicitud formulada por el Grupo de Trabajo en su quinto período de sesiones, el Secretario General había distribuido un cuestionario sobre las cuestiones anteriores y que las respuestas a dicho cuestionario se reproducían en el documento A/CN.9/WG.III/L.2. También se señaló a la atención de los representantes que, con arreglo a lo decidido por el Grupo de Trabajo, se había aplazado el examen de algunas cuestiones.

149. El Grupo de Trabajo decidió que en su séptimo período de sesiones examinaría las materias mencionadas en el párrafo 148 *supra*, junto con cualesquiera otros temas cuyo estudio fuese necesario para terminar el examen inicial de las normas revisadas del Convenio de Bruselas de 1924 y el Protocolo de 1968, en cumplimiento del mandato de la Comisión.

150. Para facilitar su labor durante el séptimo período de sesiones, el Grupo de Trabajo invitó a sus miembros y a las organizaciones internacionales interesadas a que presentasen las demás sugerencias y propuestas que desearan ver examinadas en relación con las cuestiones enunciadas en el párrafo 148 *supra*, y con cualesquiera otros temas que, en su opinión, hubiesen de estudiarse antes de terminar la revisión inicial de las normas de La Haya por el Grupo de Trabajo. Se pidió que esas propuestas y sugerencias se transmitieran a la Secretaría antes del 1° de junio de 1974, para que pudieran analizarse y distribuirse a los miembros del Grupo de Trabajo antes del comienzo del séptimo período de sesiones.

151. El Grupo de Trabajo pidió asimismo al Secretario General que preparase un informe sobre las cuestiones enunciadas en el párrafo 148 y que lo distribuyera con antelación al comienzo del séptimo período de sesiones. Además, el Grupo de Trabajo pidió al Secretario General que examinase en dicho informe una posible definición de "contrato de transporte", así como la situación, respecto del porteador, de la persona autorizada para proceder a la recepción de las mercancías[87].

152. El Grupo de Trabajo decidió que, en relación con el "contenido del contrato de transporte", el informe enfocase el contenido del conocimiento de embarque o de otro documento que acredite el contrato de transporte, teniendo presente que tal vez fueran necesarias distintas disposiciones para abarcar los diversos tipos de documento. En especial, parecería necesario exigir que el conocimiento de embarque contuviera información distinta de la requerida en relación con los documentos de transporte de tipo más simple.

153. Se pidió asimismo a la Secretaría que preparase, con anticipación al próximo período de sesiones, una nueva compilación de textos con la inclusión de los que fueron aprobados en este período de sesiones.

[86] Informe del Grupo de Trabajo sobre su quinto período de sesiones (A/CN.9/76), párr. 77, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 5.

[87] Véase la nota 1, Notas sobre los proyectos de disposiciones propuestos, en la parte VII del informe del Grupo de Redacción sobre la definición del porteador y disposiciones conexas, párr. 133 *supra*.

ANEXO

Compilación de proyectos de disposiciones sobre la responsabilidad de los porteadores, aprobados por el Grupo de Trabajo

(Aprobados por el Grupo de Trabajo en sus períodos de sesiones tercero, cuarto y quinto)*

NOTA DE LA SECRETARÍA

INDICE

	Página
INTRODUCCIÓN	144
PROYECTOS DE DISPOSICIONES APROBADOS POR EL GRUPO DE TRABAJO	144
A. Definición de "mercancías"	144
B. Período durante el cual el porteador es responsable	145
C. Responsabilidad por la carga sobre cubierta	145
D. Reglas básicas que regulan la responsabilidad del porteador	145
E. Plazo de prescripción	145
F. Salvamento de vidas humanas y de mercancías en el mar	145
G. Cláusulas de elección del foro	146
H. Cláusulas de arbitraje	146
I. Transbordo	146
J. Limitación de responsabilidad	147

INTRODUCCIÓN

1. En su cuarto período de sesiones, la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) decidió "que dentro del tema prioritario de la reglamentación internacional del transporte marítimo la cuestión que ha de estudiarse por el momento es la de los conocimientos de embarque" y convino en los temas cuya revisión y ampliación debían considerarse[a].

2. En su quinto período de sesiones, la Comisión declaró que consideraba "que el Grupo de Trabajo debe dar prioridad en su labor a la cuestión básica de la responsabilidad del porteador" y, a tal efecto, recomendó que el Grupo de Trabajo tuviera presente la posibilidad de preparar, en su caso, una nueva convención, en lugar de limitarse a revisar y ampliar las normas del Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento (Convenio de Bruselas de 1924) y del Protocolo de Bruselas de 1968[b].

3. En sus períodos de sesiones tercero, cuarto y quinto, el Grupo de Trabajo examinó los temas incluidos en su programa de trabajo para esos períodos[c]. A solicitud del Grupo de Trabajo, el Secretario General preparó dos informes que sirvieron como documentos de trabajo para los tres períodos de sesiones[d]. Igualmente, a petición del Grupo de Trabajo, se presentaron dos cuestionarios a los Gobiernos y a las organizaciones internacionales que realizaban actividades en esa esfera y se utilizaron las respuestas en la preparación de los informes del Secretario General.

4. La presente compilación contiene los proyectos de disposiciones de la Convención sobre la responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga, preparados en los períodos de sesiones tercero, cuarto y quinto del Grupo de Trabajo, por el Grupo de Redacción, y aprobados por aquél.

5. Por razones de conveniencia, el orden de los proyectos de disposiciones sigue en general en esta compilación el modelo del Convenio de Bruselas de 1924. Las disposiciones correspondientes de ese Convenio se citan entre paréntesis inmediatamente después del título explicativo de la disposición. El orden definitivo de los proyectos de disposiciones dependerá de la decisión del Grupo de Trabajo sobre la forma de las nuevas reglas. En ciertos casos en que el Convenio de Bruselas de 1924 no contiene una regla equivalente, la disposición propuesta está colocada en el lugar que se considera más adecuado.

6. A fin de dar al lector la imagen más clara posible de la labor realizada hasta el presente por el Grupo de Trabajo, sólo se incluyen en esta compilación los textos que ya han sido aprobados o, entre corchetes para significar que no tienen la aprobación general, los que han sido preparados. En las notas respectivas figuran las referencias a los párrafos de los informes del Grupo de Trabajo que contienen las distintas disposiciones propuestas. Las notas contienen referencias al debate en el Grupo de Trabajo en pleno, sobre cada disposición propuesta por el Grupo de Redacción. Esas notas indican también los motivos concretos expresados por el Grupo de Trabajo para dejar entre corchetes varias disposiciones.

PROYECTOS DE DISPOSICIONES APROBADOS POR EL GRUPO DE TRABAJO

A. *Definición de "mercancías"*

(artículo 1, apartado *c*) del Convenio de Bruselas de 1924)

[Revisión del artículo 1, apartado *c*), "mercancías"][e]

La expresión "mercancías" comprende los bienes, objetos, mercaderías y artículos de cualquier clase [con excepción de los animales vivos][f].

---

* La presente compilación no comprende las decisiones tomadas por el Grupo de Trabajo en su sexto período de sesiones.

[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; Anuario de la CNUDMI, vol. II: 1971, primera parte, II, A.

[b] 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.

[c] Los dos primeros períodos de sesiones del Grupo de Trabajo se relacionaron con cuestiones de organización y de procedimiento. Informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su segundo período de sesiones, celebrado en Ginebra del 22 al 26 de marzo de 1971 (A/CN.9/55); Anuario de la CNUDMI, vol. II: 1971, segunda parte, III.

[d] 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. Segundo informe del Secretario General sobre la responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque (A/CN.9/76/Add.1); Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 4.

[e] Informe del Grupo de Trabajo sobre 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 (citado aquí como Grupo de Trabajo, informe sobre el tercer período de sesiones (A/CN.9/63)), párr. 25 1), Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV. El proyecto fue aprobado por el Grupo de Trabajo (párr. 26).

[f] El párrafo 34 del informe del Grupo de Trabajo sobre su tercer período de sesiones dice así: "En vista de la falta de acuerdo sobre la forma en que debía abordarse la cuestión de los animales vivos, el Grupo de Trabajo decidió aplazar toda decisión sobre la materia."

B. *Período durante el cual el porteador es responsable* (artículo 1 *e*) del Convenio de Bruselas de 1924)

[Revisión del artículo 1, apartado *e*), "Transporte de mercancías"][g]

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 mercancías 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;

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.

C. *Responsabilidad por la carga sobre cubierta*

[Posible adición al artículo][h]

[Respecto de las mercancías que en el contrato de transporte se declaren colocadas sobre cubierta y que en efecto sean transportadas así, todos los riesgos de pérdida o de daños resultantes de peligros inherentes a ese transporte o que sean consecuencia del mismo serán imputables al cargador y al consignatario, pero en todos los demás aspectos la custodia y el transporte de esas mercancías se regirán por las disposiciones del presente Convenio][i].

D. *Reglas básicas que regulan la responsabilidad del porteador* (reemplazan al artículo 3, apartados 1) y 2); al artículo 4, apartado 1), y al artículo 4, apartado 2), del Convenio de Bruselas de 1924)

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 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)[j].

E. *Plazo de prescripción* (artículo 3, apartado 6), del Convenio de Bruselas de 1924; artículo 1, apartados 2) y 3), del Protocolo de Bruselas de 1968)

Artículo F[k]

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, 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.

F. *Salvamento de vidas humanas y de mercancías en el mar* (reemplaza al artículo 4, apartado 4), del Convenio de Bruselas de 1924)

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[l].

---

[g] Grupo de Trabajo, informe sobre el tercer período de sesiones, párr. 14 1), Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV. El Grupo de Trabajo aceptó la revisión del artículo 1, apartado *e*), y decidió asimismo: "c) suprimir el artículo VII de las Reglas de La Haya por estimar que era incompatible con la mencionada revisión del artículo 1 *e*), y que, en vista de tal revisión, no era necesaria ninguna nueva disposición" (párr. 15). Algunos representantes expresaron sus reservas acerca de esa supresión (párr. 17).

[h] Grupo de Trabajo (*ibid.*), párr. 25 2), Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV.

[i] Grupo de Trabajo, informe sobre el tercer período de sesiones, párr. 25 2), Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV. La nota 17 dice así: "Como se hace observar en el párrafo 28 *infra*, el Grupo de Trabajo no llegó a un acuerdo sobre esta disposición y consideró que debía examinarla en un período de sesiones futuro."

[j] Informe del Grupo de Trabajo sobre 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 (citado aquí como Grupo de Trabajo, informe sobre el cuarto período de sesiones (A/CN.9/74), párr. 28 3). Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 1. La mayoría de los miembros del Grupo de Trabajo apoyó este texto (párr. 36).

[k] Informe del Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo, sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones, celebrado en Nueva York, del 5 al 16 de febrero de 1973 (citado aquí como Grupo de Trabajo, informe sobre el quinto período de sesiones) (A/CN.9/76), párr. 65 1), Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 5. El proyecto de disposición fue aprobado por la mayoría de los miembros del Grupo de Trabajo (párr. 66).

[l] Grupo de Trabajo, informe sobre el quinto período de sesiones (*ibid.*), párr. 54 2). El proyecto de disposición fue aprobado por el Grupo de Trabajo (párr. 55).

G. *Cláusulas de elección del foro* (no existe una disposición equivalente en el Convenio de Bruselas de 1924)

[Proyecto de disposición propuesto][m]

Párrafo A. 1) En todo procedimiento judicial que se suscite en relación con el contrato de transporte, el demandante podrá, a su opción, entablar la demanda en un Estado contratante en cuyo territorio esté situado:

a) El establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual del demandado;

b) El lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por cuyo conducto se haya celebrado el contrato;

c) El puerto de carga;

d) El puerto de descarga;

e) Un lugar designado en el contrato de transporte.

2) *a*) No obstante las precedentes disposiciones de este artículo, se podrá interponer acción ante los tribunales de cualquier puerto de un Estado contratante en el cual el buque que efectúa el transporte haya sido legalmente embargado de acuerdo con las disposiciones de la ley aplicable a ese Estado. Sin embargo, en tal caso, a solicitud del demandado, el actor deberá trasladar su acción para que se tramite, a su elección, ante el tribunal de una de las jurisdicciones a que se refiere el párrafo A 1) de este artículo, pero antes de ese traslado el demandado deberá otorgar una garantía satisfactoria para asegurar el pago del importe de la condena que pueda ser fijado a favor del actor.

b) Todas las cuestiones referentes a la suficiencia de la garantía o cualquier otro problema que se suscite respecto de ésta, serán decididas por el tribunal que haya decretado el embargo.

Párrafo B. No podrá incoarse ningún procedimiento judicial en relación con el contrato de transporte en un lugar distinto de los especificados en el anterior párrafo A. Las disposiciones que preceden no constituirán óbice para la jurisdicción de los Estados contratantes en relación con medidas provisionales o cautelares.

Párrafo C. 1) Cuando se haya planteado una acción ante un tribunal competente con arreglo al párrafo A o cuando tal tribunal haya dictado fallo, no podrá iniciarse ninguna nueva acción entre las mismas partes y por las mismas razones a menos que el fallo dictado por el tribunal ante el que se planteó la primera acción no pueda ejecutarse en el país en que se entabla el nuevo procedimiento.

2) No se considerará, para los efectos del presente artículo, que la solicitud de medidas en orden a la ejecución de un fallo equivale a entablar una nueva acción.

3) No se considerará, para los efectos del presente artículo, que el traslado de una acción a otro tribunal del mismo país equivale a entablar una nueva acción.

Párrafo D. No obstante lo dispuesto en los párrafos precedentes, surtirá efecto todo acuerdo, concluido por las partes después de haberse planteado una acción relacionada con el contrato de transporte, en el que se designe el lugar en que el demandante puede plantear una acción.

H. *Cláusulas de arbitraje* (no existe una disposición equivalente en el Convenio de Bruselas de 1924)

[Proyecto de disposición propuesto][n]

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.

I. *Transbordo* (no existe una disposición equivalente en el Convenio de Bruselas de 1924)

Artículo D[o]

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 de 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 responsabilidad del porteador y del porteador efectivo se determinará de conformidad con las disposiciones del Artículo D.

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][p].

[m] Grupo de Trabajo, informe sobre el tercer período de sesiones, Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV, párr. 39 3). El grupo de Trabajo aprobó el informe del Grupo de Redacción que contenía el proyecto de disposición sobre las cláusulas de elección del foro (párr. 40).

[n] Grupo de Trabajo, informe sobre el cuarto período de sesiones, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 1, párr. 47 2). El proyecto de disposición propuesto fue aprobado por la mayoría de los miembros del Grupo de Trabajo (párr. 48).

[o] Grupo de Trabajo, informe sobre el quinto período de sesiones, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 5, párr. 38 2). El Grupo de Trabajo aprobó el proyecto de artículo D (párr. 39).

[p] En el párr. 43 del informe (*ibid.*) se dice que "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."

J. *Limitación de responsabilidad* (artículo 4, apartado 5), del Convenio de Bruselas de 1924; artículo 2 del Protocolo de Bruselas de 1968)

Artículo A[q]

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 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 efecos 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][r].

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 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 de 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.

[q] Grupo de Trabajo, informe sobre el quinto período de sesiones (Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 5), párr. 26 2). Esos proyectos de disposición propuestos fueron aprobados por el Grupo de Trabajo (párr. 27).

[r] En el párrafo 26 9) (*ibid.*), el informe del Grupo de Redacción señala lo siguiente:

"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."

2. Informe del Secretario General

*Tercer informe sobre responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque (A/CN.9/88/Add.1)**

INDICE

	Párrafos
INTRODUCCIÓN GENERAL	1–7
PARTE I: RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR MARÍTIMO POR DEMORA	1–38
A. Introducción	1–2
B. Bases para el resarcimiento por demora en la legislación y en la práctica actuales	3–5
C. Efectos del proyecto de disposición sobre la responsabilidad básica del porteador en relación con la demora	6–7
D. Comparación con otros convenios de transporte	8–12
E. Proyecto de propuesta para establecer la responsabilidad del porteador en caso de demora	13–15
F. Definición de la demora	16–21
G. Aplicación de la limitación de las normas de responsabilidad a la demora	22–32
H. Presunción de pérdida de la carga demorada. Recuperación subsiguiente	33–38
PARTE II: AMBITO GEOGRÁFICO DE APLICACIÓN DEL CONVENIO	1–37
A. Introducción	1–2
B. Disposición por la que se define el ámbito del Convenio de Bruselas de 1924	3–5
C. Proyecto Rijeka/Estocolmo sobre ámbito de aplicación	6–8
D. Disposición del Protocolo de Bruselas de 1968 en que se define el ámbito de aplicación del Convenio	9–12

* 12 de abril de 1974.

	Párrafos
E. Disposiciones sobre el ámbito de aplicación de los convenios sobre el transporte de mercancías por ferrocarril, aire y carretera	13–17
1. Transporte de mercaderías por ferrocarril: Convenio CIM	13
2. Transporte de mercaderías por aire: Convención de Varsovia	14
3. Transporte de mercaderías por carretera: Convención CMR	15
4. Comparación de las disposiciones de los tres convenios de transporte	16–17
F. Variantes de proyectos de propuesta	18–37
1. Introducción	18–19
2. Proyecto de propuesta basado en el artículo 5 del Protocolo de Bruselas de 1968	20–24
3. Proyecto de propuesta basado en el artículo 5 del Protocolo de Bruselas de 1968 y en el Proyecto Rijeka/Estocolmo	25–37
PARTE III. AMBITO DOCUMENTARIO DEL CONVENIO	1–38
A. Introducción	1
B. El derecho y la práctica actuales	2–24
1. Disposición del Convenio de Bruselas de 1924 sobre el ámbito documentario	2–3
2. Ambigüedades de la expresión "en un conocimiento o en cualquier documento similar que sirva como título" como definición actual del ámbito documentario	4–18
a) Significado del término "conocimiento"	6–10
b) Significado de la expresión "cualquier documento similar que sirva como título"	11–13
c) Efecto de la omisión de la expedición de un documento	14–18
3. Excepciones en el Convenio de Bruselas de 1924 a la aplicación del Convenio	19–24
a) Pólizas de fletamento	19–22
b) Excepción respecto de algunos transportes marítimos no comerciales: artículo 6 del Convenio de Bruselas de 1924	23–24
C. Disposiciones pertinentes de otros convenios relativos al transporte	25–27
1. Transporte por ferrocarril: Convenio CIM (1970)	25
2. Transporte aéreo: Convenio de Varsovia (1929)	26
3. Transporte por carretera: Convención CMR (1956)	27
D. Otros enfoques posibles del ámbito de aplicación del Convenio	28–38
1. Ambito de aplicación basado en referencias a tipos adicionales de documentos	28–30
2. Ambito de aplicación extendido a todos los contratos de transporte marítimo de mercancías	31–38
PARTE IV. ELIMINACIÓN DE LAS CLÁUSULAS	1–27
A. Introducción	1–2
B. Aclaración y especificación de los requisitos del Convenio	3–8
C. Enumeración de tipos concretos de cláusulas nulas en el Convenio	9–11
D. Establecimiento de sanciones por las cláusulas nulas	12–18
E. Exigencia de que el contrato de transporte contenga una cláusula de notificación respecto de las cláusulas nulas	19–27

INTRODUCCION GENERAL

1. El presente estudio es el tercero de una serie de informes preparados por el Secretario General[1] para contribuir a los trabajos de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo. En su cuarto período de sesiones, la CNUDMI decidió establecer un Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo ampliado[2] y decidió además 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;"[3].

[1] El primer informe del Secretario General sobre responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque (A/CN.9/63/Add.1; reproducido en Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV, Anexo), se preparó para ayudar al Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo (denominado de aquí en adelante "Grupo de Trabajo") en su tercer y cuarto períodos extraordinarios de sesiones, y trata de los temas siguientes: período durante el cual el porteador es responsable; responsabilidad por cargas sobre cubierta y animales vivos; cláusulas de los conocimientos de embarque por las que se limita a un foro determinado la jurisdicción por reclamaciones; y planteamientos de las decisiones básicas en la política de distribución de los riesgos entre el propietario de la carga y el porteador. 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 reproducido en Anuario de la CNUDMI, vol. IV, 1973, segunda parte, IV, 4), fue preparado para asistir al Grupo de Trabajo en su quinto período de sesiones y comprendía los temas siguientes: 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.

[2] *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, párr. 19).

[3] *Ibid.* La Comisión decidió en su sexto período de sesiones que el Grupo de Trabajo "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". (Informe de la Comisión para las Naciones Unidas para el Derecho

Temas tratados en anteriores períodos de sesiones

2. Conviene examinar los temas tratados en el informe actual en relación con el programa global de trabajo de la Comisión en esta esfera. En la resolución aprobada por la Comisión en su cuarto período de sesiones se enumeraban varios temas que "deberían examinarse con miras a revisar y ampliar las reglas actuales"[4]. En su tercer período de sesiones el Grupo de Trabajo tomó decisiones sobre los temas siguientes: *a*) período durante el cual el porteador es responsable; *b*) responsabilidad por carga sobre cubierta y animales vivos; *c*) cláusulas de los conocimientos de embarque en las que se limita a un foro determinado la jurisdicción por reclamaciones; y *d*) planteamientos de las decisiones básicas en la política de distribución de los riesgos entre el propietario de la carga y el porteador[5]. En su cuarto período (extraordinario) de sesiones, el Grupo de Trabajo examinó y aprobó proyectos de disposiciones sobre: *a*) normas básicas que rigen la responsabilidad del porteador; y *b*) cláusulas de arbitraje en los conocimientos de embarque[6]. Posteriormente, en su quinto período de sesiones, el Grupo de Trabajo se ocupó de los siguientes temas: *a*) limitación unitaria de responsabilidad; *b*) transbordo; *c*) cambio de ruta; y *d*) plazos de prescripción[7].

Material que ha de presentarse en el actual (sexto) período de sesiones

3. En su quinto período de sesiones, el Grupo de Trabajo señaló que todavía no se había pronunciado sobre los temas relativos a las definiciones del artículo 1 del Convenio y a la eliminación de las cláusulas nulas; el Grupo de Trabajo incluyó estos temas en el programa para su sexto período de sesiones[8]. La parte V del segundo informe del Secretario General sobre responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimiento de embarque[9], trata de las definiciones del artículo 1 del Convenio. La parte VI se ocupa de la eliminación de las cláusulas nulas de los conocimientos de embarque; este tema se vuelve a examinar con más detalle, con otros posibles proyectos de textos legales, en la parte IV del presente informe.

4. En su quinto período de sesiones, el Grupo de Trabajo recordó que todavía no había completado su trabajo sobre los temas de las cargas sobre cubierta y animales vivos[10] y decidió que estos temas se examinarían también en su sexto período de sesiones[11].

5. Por consiguiente, la Secretaría ha preparado un documento de trabajo separado sobre el tema de las cargas sobre cubierta para el actual período de sesiones (sexto) del Grupo de Trabajo[12]. Otro documento de que dispondrá el Grupo de Trabajo en su actual período de sesiones es un estudio del UNIDROIT sobre "El transporte internacional de animales vivos y las Reglas de La Haya"[13].

6. El Grupo de Trabajo recomendó en su quinto período de sesiones que el programa correspondiente a su sexto período de sesiones incluyera también los siguientes temas: *a*) responsabilidad del porteador por demora, y *b*) ámbito de aplicación del Convenio[14]. La Parte I del presente informe responde a la petición del Grupo de Trabajo de que el Secretario General prepare un informe sobre el tema de la responsabilidad por demora, formulando propuestas e indicando posibles soluciones[15]. El Grupo de Trabajo también pidió un documento de trabajo sobre el ámbito de aplicación del Convenio[16]. En respuesta a esta petición, la parte II del presente informe trata del "ámbito geográfico" y la parte III se ocupa del "ámbito documentario". Como se ha señalado, la parte IV trata de las cláusulas nulas de los conocimientos de embarque (véase el párr. 3 *supra*).

Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones (2-13 de abril de 1973); *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo octavo período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/9017), párr. 61, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, primera parte, II, A.)

[4] Véase la nota 2. Los temas enumerados en la resolución aprobada en el cuarto período de sesiones de la Comisión 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 de 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 y modificación de ciertas excepciones a la responsabilidad del porteador; *c*) carga de la prueba; *d*) jurisdicción; *e*) responsabilidad por transporte de mercancías sobre cubierta, animales vivos y trasbordo; *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.

[5] Informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su tercer período de sesiones, Ginebra, 31 de enero-11 de febrero de 1972 (A/CN.9/63; reproducido en Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV). El Grupo de Trabajo utilizó como documento de trabajo el primer informe del Secretario General sobre responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque (véase la nota 1).

[6] Informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en el cuarto período (extraordinario) de sesiones, celebrado en Ginebra, 25 septiembre-6 octubre 1972 (A/CN.9/74, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 1). El Grupo de Trabajo utilizó como documentos de trabajo el primer informe del Secretario General sobre responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque (véase nota 1) y otros 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.9/74, anexo I, *ibid.*, segunda parte, IV, 2), y "Cláusulas de Arbitraje" (A/CN.9/74, anexo II, *ibid.*, segunda parte, IV, 3).

[7] Informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones, Nueva York, 5-16 de febrero de 1973 (A/CN.9/76, *ibid.*, segunda parte, IV, 5). El Grupo de Trabajo utilizó como documento de trabajo el segundo informe del Secretario General sobre responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimientos de embarque (véase la nota 1).

[8] Informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones, Nueva York, 5-16 de febrero de 1973, párr. 73, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte IV, 5.

[9] A/CN.9/76/Add.I, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 4.

[10] Véase informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su tercer período de sesiones (A/CN.9/63), párrs. 23-29 y 30-34, Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV.

[11] Informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones, Nueva York, 5-16 de febrero de 1973, A/CN.9/76, párr. 74, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 5.

[12] A/CN.9/WG.III/WP.14.

[13] A/CN.9/WG.III/WP.11, reproducido en el presente volumen, en la sección siguiente.

[14] Informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones, Nueva York, 5-16 de febrero de 1973, A/CN.9/76, párr. 75, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 5.

[15] *Ibid.*

[16] *Ibid.*

7. El Secretario General solicitó de los miembros del Grupo de Trabajo comentarios y sugerencias sobre los temas de que se ocupa el actual informe y se dirigió una petición similar a las organizaciones internacionales activas en esta esfera. Los comentarios recibidos por la Secretaría, al igual que una copia de la nota verbal, se facilitarán al Grupo de Trabajo como adición a este informe (A/CN.9/WG.III/WP.12/Add.1). Los comentarios disponibles hasta la fecha se resumen en los puntos pertinentes del presente informe[17].

[17] Se esperan más respuestas después de la preparación de este informe. Los miembros del Grupo de Trabajo recibirán copias de todas las respuestas en su idioma original como documento A/CN.9/WG.III/WP.12/Add.1.

PARTE I. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR MARITIMO POR DEMORA

A. Introducción

1. En su quinto período de sesiones, el Grupo de Trabajo decidió examinar en el sexto período de sesiones, entre otros temas, la responsabilidad del porteador por demora con respecto al transporte de la carga[1]. Ni el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos[2] ni el Protocolo que enmendó este Convenio[3] establecen normas que traten directamente de la responsabilidad del porteador por demora, y las normas nacionales varían en ciertos aspectos de esta cuestión.

2. Tanto el segundo informe del Secretario General sobre responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimiento de embarque[4], como los debates del Grupo de Trabajo en su quinto período de sesiones[5], señalaron la estrecha relación existente entre la demora y otros temas previstos por la legislación actual o propuesta en materia de conocimientos de embarque. Por ejemplo, un análisis del "cambio de ruta" mostró que la cuestión práctica esencial eran los daños resultantes de la demora en la ejecución del contrato de transporte[6]; las decisiones sobre "cambio de ruta" se tomaron en el entendimiento de que el Grupo de Trabajo se ocuparía más adelante de la responsabilidad del porteador por demora.

B. Bases para el resarcimiento por demora en la legislación y en la práctica actuales

3. El contrato de transporte no suele incluir una promesa explícita del porteador en cuanto al momento exacto en que entregará las mercaderías en el lugar de destino. Los horarios del buque, anunciados expresamente o mantenidos por costumbre por el porteador, pueden ofrecer una base de promesa implícita en cuanto a la fecha de llegada; sin embargo, a menudo el conocimiento de embarque tratará de contrarrestar cualquier promesa de este tipo. Por ejemplo, en un conocimiento de embarque tipo se incluye la cláusula siguiente:

> "El transportador no garantiza la fecha de salida o llegada del buque ni se obliga a cumplir el viaje en un determinado tiempo, y por lo tanto no será responsable por cualquier perjuicio que pudiere derivar para el cargador, provenga él de la carga o de otro motivo, por la circunstancia de que el buque no saliere o llegare en las fechas en que razonablemente pudo suponerse que lo haría o por causa de la prolongación extraordinaria del viaje"[7].

La dificultad de basar una reclamación por demora en una promesa en el contrato de transporte confiere mayor importancia a las garantías previstas en el Convenio[8].

4. Tal como se ha dicho, el Convenio de Bruselas no contiene disposición alguna sobre el problema de la demora en la entrega. Sin embargo, cabe basar la responsabilidad por pérdidas resultantes por la demora en la entrega en el artículo 3, 2), que dispone que "el porteador procederá de manera apropiada y cuidadosa a la *carga* . . ., *transporte* . . . y *descarga* de las mercancías transportadas"[9].

[1] Informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones, Nueva York, 5-16 de febrero de 1973 (A/CN.9/76), párr. 75, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte IV, 5.

[2] Denominado de aquí en adelante el "Convenio de Bruselas". Sociedad de las Naciones, *Treaty Series*, vol. CXX, No. 2764, pág. 157; *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) (denominado en adelante *Registro de Textos*).

[3] Denominado en adelante el "Protocolo de Bruselas". Protocolo de enmienda del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos, firmado en Bruselas el 25 agosto de 1924; Bruselas, 23 de febrero de 1968, *Registro de Textos*, pág. 180.

[4] Denominado en adelante "Segundo informe del Secretario General" (A/CN.9/76/Add.1); parte III: cambio de ruta, párrs. 4, 6 y 35, Anuario de la CNUDMI, vol. IV; 1973, segunda parte, IV, 4.

[5] Informe del Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones, Nueva York, 5-16 de febrero de 1973 (A/CN.9/76), párrs. 46 y 51, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973; segunda parte, IV, 5.

[6] *Ibid.*, párr. 46; segundo informe del Secretario General, párr. 35.

[7] Conocimiento Unico de Embarque de la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR), cláusula 11; reproducida en el anexo III de Conocimientos de Embarque: informe de la Secretaría de la UNCTAD (E.72.II.D.2), pág. 62. Compárese con "El conocimiento de embarque CONLINE", cláusula 13, reproducida *ibid.*, pág. 66: "El porteador no será responsable de ninguna pérdida por causa de demora a menos que sea causada por grave negligencia del porteador."

[8] Se ha señalado que por lo general es difícil cubrir con un seguro los riesgos que implica la demora. Comentario de Suecia, Conferencia Naciones Unidas/OCMI sobre el Transporte Internacional en Contenedores, E/CONF.59/39/Rev.1 (informe de la Tercera Comisión, 1° de diciembre de 1972), párr. 38. Análogamente, el British Institute of Cargo Clauses, 1973, excluye la cobertura de la pérdida de valor competitivo de las mercaderías, que es uno de los riesgos comunes por causa de demora. Véase *Hardy-Ivamy, Marine Insurance*, 1969, págs. 531 y siguientes.

[9] En las respuestas a la nota verbal del Secretario General de 23 de mayo de 1973, por la parte de Noruega, Suecia, el Comité Marítimo Internacional (CMI) y la Secretaría del Comité Jurídico Consultivo Asiático-Africano, se menciona que es discutible que el Convenio de Bruselas de 1924 cubra la responsabilidad del porteador por daños resultantes de la demora. Análogamente, el porteador incurre en responsabilidad por pérdidas cuando incumple, por ejemplo, su obligación en virtud del artículo 3, 1), del Convenio de Bruselas, de dotar al buque de las condiciones necesarias de navegabilidad y se produce por ello una demora. En cuanto a la nulidad de los intentos de exonerar de responsabilidad al porteador, o disminuir su responsabilidad, por contrato, véase el artículo 3, 8), del Convenio de Bruselas.

5. Cuando la demora produce daño físico a las mercaderías (como en el caso de deterioro), la base jurídica para repetir el precio no es analíticamente diferente de la que fundamenta otras reclamaciones por daños físicos en virtud del artículo 3, 2), del Convenio de Bruselas. Cuando la demora ocasiona una pérdida económica para el consignatario (como en los casos de incapacidad de cumplir un contrato de reventa o por una disminución del precio de las mercaderías en el mercado del lugar de destino durante el período de demora), la disposición anterior del Convenio también proporciona una base para el resarcimiento[10], aunque los precedentes jurídicos son escasos y pueden surgir dificultades en relación con la carga de la prueba[11], y también en cuanto a la responsabilidad del porteador por ciertos tipos de pérdida económica[12].

C. Efectos del proyecto de disposición sobre la responsabilidad básica del porteador en relación con la demora

6. El Grupo de Trabajo en su cuarto período (extraordinario) de sesiones elaboró el siguiente proyecto de disposición sobre la responsabilidad básica del porteador y la carga de la prueba:

> "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..."[13].

Este proyecto de disposición estaba destinado a sustituir a los artículos 3, 1), 3, 2), 4, 1), y 4, 2), del Convenio de Bruselas, es decir, los artículos que establecían las normas relativas a los derechos y obligaciones del porteador.

7. El citado proyecto de disposición se aplica inequívocamente a la pérdida o daño físicos causados a las mercaderías por demora: el porteador es responsable o no ser que pueda probar que "él, sus auxiliares y agentes adoptaron todas las medidas racionalmente necesarias para evitar el accidente y sus consecuencias". Sin embargo, como el proyecto de disposición sólo hace responsable al porteador "de toda pérdida o daños que sufran las *mercaderías* transportadas", una interpretación literal dejaría fuera del ámbito de esta disposición las pérdidas económicas sufridas por el propietario de la carga por demora. Como se ha señalado, el proyecto de disposición sustituiría a las normas actuales (tales como la disposición del artículo 3, 2), de que el por-

---

[10] Una fundamentación frecuente de esta interpretación es que el artículo 2 del Convenio de Bruselas define el ámbito de responsabilidad del porteador "*en relación con* la carga, conservación, estiba, *transporte*, custodia, cuidado y descarga de las mercancías transportadas. . ." (la cursiva es nuestra), y que la pérdida económica producida por la demora surge "en relación con" el transporte y la descarga. Véase *Anglo-Saxon Petroleum v. Adamastos Shipping Co.*, 1957, 1), **Ll.L.** Rep. 87. Véase también Stephane Dor, *Bill of Lading Clauses and the Brussels International Convention of 1924*, segunda edición, Londres, 1960, pág. 165. Véase también conocimiento de embarque: Informe de la Secretaría de la UNCTAD, 1971; publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.72.II.D.2, párr. 291.

[11] Los preceptos legales de algunas jurisdicciones crean una presunción impugnable de responsabilidad del porteador cuando se produce la pérdida de las mercaderías o éstas llegan dañadas; el mismo concepto se adoptó en el proyecto de normas elaborado por el Grupo de Trabajo sobre responsabilidad básica del porteador, según se enuncia en el párrafo 6 *infra*. En estas jurisdicciones la presunción de responsabilidad del porteador no se aplica cuando la demora, aunque cause una pérdida económica al propietario de la carga, no origine pérdida o daño físico de las mercaderías; en cambio, el propietario de la carga debe probar no sólo sus pérdidas, sino también que tales pérdidas fueron causadas por demora. Véase Francia: René Rodière, *Traité Général de Droit Maritime*, París, 1970, vol. II, párrs. 608 y 612; Bélgica: Pierre Wildiers, *Le Connaissement Maritime*, segunda edición; Amberes, 1961, págs. 39-40.

[12] Con frecuencia existe incertidumbre acerca de qué tipos de pérdida económica son demasiado remotos con respecto a la demora y, por consiguiente, no resarcibles por el consignatario ante el porteador. Cabe preguntarse, por ejemplo, si debe hacerse al porteador responsable por: *a*) una baja previsible en el precio del mercado ocurrida durante la demora; *b*) una baja imprevista e imprevisible en el precio del mercado durante la demora; *c*) la imposibilidad por parte del consignatario de destinar las mercaderías a un uso especial, conocido o desconocido por el porteador; *d*) la responsabilidad por transgresión del contrato y pérdida de buena fe por el propietario de la carga debido a su imposibilidad de cumplir acuerdos de reventa. Tales cuestiones suscitan problemas generales de evaluación de los daños en el derecho contractual y parece preferible resolver estas cuestiones en el contexto más general de la medida y los límites de la responsabilidad del porteador en virtud del Convenio, en vez de hacerlo exclusivamente en el contexto estricto de la demora.

Según varias respuestas la responsabilidad del porteador por pérdidas económicas debidas a demora debía limitarse aplicando un cierto criterio de "previsibilidad". Así, Pakistán y la secretaría del Comité Jurídico Consultivo Asiático-Africano proponen que se exonere al porteador por cualquier pérdida o daño que no hubieran podido preverse razonablemente en el momento de producirse la demora y sean consecuencia probable de ésta; la Cámara de Comercio Internacional sugiere que se limite la responsabilidad del porteador a los perjuicios económicos "razonablemente previsibles" ocasionados por la demora; el Comité Marítimo Internacional (CMI) se pronuncia por limitar la responsabilidad del porteador a los gastos "directos y razonables que, en el momento de la conclusión del contrato, el porteador podía haber previsto razonablemente como consecuencia probable de la demora"; mientras que la Conferencia Marítima Báltica e Internacional (BIMCO) opina que "El propietario de la carga no sólo debe probar su pérdida, sino la circunstancia de que el propietario del buque debía haber conocido las condiciones especiales del mercado, etc., en el momento de expedición del conocimiento de embarque".

El Grupo de Trabajo adopta la variante que establece una limitación especial a la responsabilidad del porteador por demora basada en el [doble del] flete, con lo que disminuirá notablemente la importancia práctica de limitar la responsabilidad del porteador por demora a los prejuicios económicos "previsibles" o "próximos". Véase la discusión de las variantes C y D en los párrs. 26 y 31 *infra*.

[13] 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), párr. 28. Véase también la compilación del Secretario General de los proyectos de disposición previamente aprobados por el Grupo de Trabajo (denominada en adelante "Compilación") (A/C.9/WG.III/WP.13), parte D, reproducida en el presente volumen como anexo a la sección precedente: este proyecto de disposición continúa del modo siguiente:

> "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 causa en la pérdida o daños de las mercaderías, el porteador sólo será responsable de 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)."

teador "procederá de manera apropiada y cuidadosa a . . . el transporte, custodia, cuidado y descarga de las mercaderías transportadas") en las que podría basarse la responsabilidad del porteador por pérdidas económicas; de este modo, esta revisión eliminaría la base obligatoria actual para determinar la responsabilidad en casos de pérdida económica distinta del daño físico de las mercaderías. En consecuencia, a menos que se complemente el presente proyecto, disminuirá el grado actual de responsabilidad del porteador por demora según el Convenio de Bruselas y también según varios códigos marítimos[14] y diversas jurisprudencias nacionales[15].

D. Comparación con otros convenios de transportes

8. Los convenios que regulan las otras tres modalidades de transporte internacional prevén expresamente normas básicas sobre la responsabilidad del porteador por demora. Las disposiciones sustantivas de estos convenios con respecto a la demora se exponen a continuación:

9. *Convención de Varsovia*[16] *(transporte aéreo), artículo 19.*

"El porteador será *responsable por los daños ocasionados por demora* en el transporte aéreo de pasajeros, equipaje o mercancías."

10. *Transporte internacional de mercancías por ferrocarril*[17] *(Convenio CIM artículo 27 1).*

"El ferrocarril será responsable *de la demora en la entrega,* del daño resultante de la pérdida total o parcial de la mercancía y de las averías que ésta sufra desde su aceptación al transporte hasta la entrega."

11. *Transporte por carretera*[18] *(Convención CMR), artículo 17 1).*

"El porteador será responsable por la pérdida total o parcial de las mercancías y por los daños de las mismas que ocurran desde que se haga cargo de las mercancías hasta que las entregue, así como por cualquier demora en la entrega."

12. Como se observará, cada uno de estos convenios contiene: 1) una norma general sobre la responsabilidad de los porteadores por la pérdida o daño sufridos por las mercancías, y 2) una disposición concreta sobre la responsabilidad de los porteadores por la demora en la entrega. En vista de la amplitud de la norma general sobre "la pérdida o daños sufridos por las mercaderías", parecería que la disposición adicional estuviera destinada a abarcar la pérdida económica sufrida por el consignatario como consecuencia de la demora en la llegada de las mercancías[19].

E. Proyecto de propuesta para establecer la responsabilidad del porteador en caso de demora

13. La adopción de normas expresas que regulen la responsabilidad del porteador en caso de demora estaría

---

[14] Véase, por ejemplo, el artículo 130 de los Códigos marítimos sueco, noruego, danés y finlandés, en cada uno de los cuales se hace responsable al porteador por la demora, esencialmente en los siguientes términos: "El porteador estará obligado a indemnizar cualquier *daño causado por demora,* o por cualquier circunstancia que produzca la pérdida o inutilización del buque, a menos que pueda probarse que ni el porteador ni el personal bajo sus órdenes han incurrido en error o en negligencia. Todos estos artículos pueden encontrarse en Rodière, *Lois Maritimes Nordiques,* págs. 110-111. La legislación escandinava promulgada para aplicar las disposiciones del Protocolo de Bruselas también se ocupa concretamente de la demora; para Suecia, véase *Statens offentliga utredningar,* 1972: 10, *Godsbefordran*; para Noruega, véase la respuesta al cuestionario de la CNUDMI de 23 de mayo de 1973. El Código de la Marina Mercante de la URSS, artículo 149, dice lo siguiente: "El porteador estará obligado a efectuar la entrega de las mercancías dentro de los plazos establecidos y, si no se ha establecido plazo alguno, dentro de los plazos consuetudinariamente aceptados." En Checoslovaquia, en cumplimiento de la orden 160/1956, el porteador es responsable por los daños causados por demora. Jan Lopuski, *Le Contrat de Transport Maritime des Marchandises dans le Droit des Pays Socialistes Européens,* 294, *Le Droit Maritime Français* (junio 1973), págs. 371, 375. El artículo 422 del Código Italiano de Navegación establece la responsabilidad del porteador por pérdida, daños o demora, a no ser que se demuestre que la causa de la pérdida, daño o demora no es imputable, en todo o en parte, al porteador; vol. II, Rodière, *Traité Général de Droit Maritime,* París, 1968, pág. 258.

[15] Reino Unido: *Renton v. Palmyra Trading Corp.* (1956), 2) II.L.P.379 (1957) A.C.149; *Anglo-Saxon Petroleum Co. v. Adamastos Shipping Co.* (1957), 2) Q.B.233 (1958), 1) LI.L.R.73 (1959), A.C. 133; *The Makedonia* (1962), 1) LI.L.R.316. Véase Carver: *Carriage by Sea,* 12a. edición, 1971, págs. 195-196. Estados Unidos de América: *Comm. Trans. Internat. v. Lykes Bros.* (1957), A.M.C. 1188; *The Iossifoglu* (1929), A.M.C. 1157. En algunos países en que la legislación reconoce la responsabilidad por demora, cabe sin embargo excluir dicha responsabilidad mediante disposiciones contractuales: Francia (véase vol. II, Rodière, *Traité Généneral de Droit Maritime,* Paris, 1958, pág. 294), Bulgaria, Polonia y la URSS (véase Jan Lopuski, *Le Contrat de Transport Maritime des Marchandises dans le Droit des Pays Socialistes Européens,* 294, *Le Droit Maritime Français,* junio 1973, 371, 375).

Véase también la respuesta de la secretaría del Comité Jurídico Consultivo Asiático-Africano y de la Conferencia Marítima Báltica e Internacional, en las que se expresa la opinión de que el derecho británico actual permite el resarcimiento del propietario de la carga, por lo menos en algunos tipos de perjuicios económicos causados por la demora.

[16] Convención para la Unificación de Ciertas Reglas relativas al Transporte Aéreo Internacional, firmado en Varsovia, 12 de octubre de 1929, Sociedad de las Naciones, *Treaty Series,* vol. CXXXVII, pág. 11. La responsabilidad por destrucción, pérdida o daño a las mercancías se regula en el artículo 18 1).

[17] Transporte Internacional de Mercancías por Ferrocarril (Convenio CIM, firmado en Berna, el 25 de octubre de 1962, 241, Naciones Unidas, *Treaty Series* 336, No. 3442). La revisión de 1970 del Convenio CIM incorpora en su artículo 34 un nuevo procedimiento para la indemnización por demora, con una indemnización mínima si el reclamante no sufrió daños concretos como resultado de la demora y una indemnización de hasta el doble de la tarifa del porte cuando se produjo una pérdida o daño concreto por causa de la demora. Véase en la nota 35 el texto de esta nueva disposición del Convenio CIM de 1970.

[18] Transporte Internacional de Carga por Camión (Convención CMR, firmada en Ginebra, 19 de mayo de 1956, 399, Naciones Unidas, *Treaty Series,* 189, número 5742).

[19] El proyecto de Convención sobre el transporte internacional combinado de mercancías (Convención TCM), cuyo texto fue aprobado en el cuarto período de sesiones de la Reunión Mixta OCMI/CEPE, del 15 al 19 de noviembre de 1971 (CTC, IV/18 Rev.1, TRANS/374/Rev.1), dispone en el artículo 10 2): "En caso de retraso, si el reclamante demuestra que han resultado perjuicios distintos de la pérdida o los daños sufridos por las mercancías, el ETC pagará por esos perjuicios una indemnización que no excederá . . ." Véase también un debate de las distintas propuestas en cuanto a la cobertura de la demora en la Convención TCM, en: Consecuencias, económicas, especialmente para los países en desarrollo, de la propuesta Convención sobre el transporte internacional combinado de mercancías, estudio del Secretario General, ST/ECA/160, 8 de mayo de 1972, párrs. 86, 135, 146 y 154.

en consonancia con los principales convenios de transporte. La norma básica sobre la responsabilidad del porteador, que el Grupo de Trabajo aprobó en su cuarto período (extraordinario) de sesiones, podría modificarse como sigue, de manera que comprenda los casos de demora (las palabras entre corchetes sustituyen a las palabras entre paréntesis, y las palabras en cursiva se han añadido):

"*Proyecto de disposición A*

"1. El porteador responderá de toda pérdida o daños [en relación con] (que sufran) las mercancías transportadas si el hecho que causó la pérdida o daños se produjo cuando las mercancías estaban a su cargo de acuerdo con el artículo [ ], *y de toda pérdida o daños resultantes de una demora en la entrega de las mercancías objeto de un contrato de de transporte, 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 *o la demora* y sus consecuencias."

14. La distinción que establece el proyecto entre la "pérdida o daños en relación con las mercancías" y la "pérdida o daños resultantes de una demora" se ajusta a la línea seguida en los dos convenios de transporte antes considerados[20]. Además, la expresión "pérdida o daños en relación con las mercancías" mantiene el criterio seguido en el artículo 2 del Convenio de Bruselas para evitar una limitación inadvertida de este instrumento de resarcimiento, e indica claramente que cuando no se haya producido ninguna demora la responsabilidad del porteador comprenderá tanto los daños físicos de las mercancías como la pérdida económica[21]. De modo análogo, la frase "pérdida o daños resultantes de una demora" comprende tanto los daños físicos como la pérdida económica sufrida a consecuencia de la demora.

15. El mencionado proyecto de disposición hace extensiva la responsabilidad del porteador a las pérdidas resultantes de las demoras, sin establecer distinción alguna en el sentido de que la demora se haya ocasionado por culpa del porteador antes o después de que éste se haya hecho cargo de las mercancías. Como quiera que el concepto de "demora" sólo establece la responsabilidad por las consiguientes pérdidas o daños en relación con el retraso respecto de una fecha de entrega racionalmente determinada, no es necesario distinguir entre la demora en hacerse cargo o en cargar, la demora durante el viaje o la demora durante la descarga o la entrega de las mercancías[22].

F. Definición de la demora

16. Todo intento de definir la demora debe partir del reconocimiento del hecho de que en el transporte marítimo, por regla general, no es posible fijar fechas precisas[23]. No obstante, puede considerarse la flexible definición de demora que ofrece el artículo 19 del Convenio CMR (Carretera)[24]:

"Se considerará que hay demora en la entrega cuando las mercancías no se hayan entregado dentro del *plazo convenido* o, de no haberse convenido un plazo, cuando la *duración efectiva del transporte, habida cuenta de las circunstancias del caso*, y en particular en el caso de cargas parciales, el tiempo requerido para hacer una carga completa con el procedimiento normal *exceda del tiempo que sería razonable conceder a un porteador diligente*"[25].

---

[20] Las respuestas de Australia, Francia, Noruega, Pakistán, Suecia, la secretaría del Comité Jurídico Consultivo Asiático-Africano, el *Office Central des Transports Internationaux par Chemins de Fer* (Berna), la Cámara de Comercio Internacional, el Comité Marítimo Internacional y el UNIDROIT se inclinan todas a favor de la inclusión de una disposición separada que regule la responsabilidad del porteador por los daños resultantes de una demora. La Conferencia Marítima Báltica e Internacional y la Unión Internacional de Seguros Marítimos se oponen a la inclusión de una disposición sobre demora.

[21] Véase el comentario de la nota 10 sobre el alcance de la expresión "en relación con las mercancías" del Convenio de Bruselas. Cabe observar que el hecho de que el consignatario no disponga de las mercancías para atender sus necesidades comerciales, con la consiguiente pérdida económica que cabe prever para éste, puede ocurrir tanto si las mercancías se han perdido o han resultado gravemente dañadas en tránsito, como si se ha producido una demora en la entrega.

[22] Se observará que la disposición sobre la demora no repite la expresión restrictiva "cuando las mercancías estaban a su cargo", que es aplicable a la pérdida o daños en relación con las mercancías. Así pues, la terminología más amplia que hace responsable al porteador "de la pérdida o daños resultantes de las demoras en la entrega de las mercancías . . ." serviría para prever los casos en que el porteador, incumpliendo el contrato de transporte, no se hiciera cargo de las mercancías, causando con ello un retraso en la entrega final de las mercancías por otro porteador que haya habido que contratar por causa del incumplimiento del contrato por el primer porteador.

Un proyecto de propuesta contenido en las respuestas de Pakistán y de la secretaría del Comité Jurídico Consultivo Asiático-Africano haría explícitamente responsable al porteador de los daños resultantes de los retrasos anteriores al momento en que el porteador se haga cargo de las mercancías. "El porteador responderá de toda pérdida o daños causados por una demora, tanto si ésta consiste en la llegada tardía del buque para los efectos del cumplimiento del contrato de transporte como en el retraso del cumplimiento del contrato de transporte."

[23] Es imposible fijar fechas precisas por las divergencias causadas por factores tales como las condiciones climáticas, las diferentes velocidades de crucero de los buques, los distintos ritmos de rotación de los puertos y las líneas, los requisitos especiales de manipulación de algunas cargas y la correlación entre la carga y la velocidad del buque. Un tratadista ha definido la demora del modo siguiente: "En todo tráfico hay un lapso comprobable entre el viaje más rápido y el viaje más lento de los buques de la categoría utilizada. La demora no podrá ser objeto de reclamación judicial a menos que se haya superado el límite máximo de lentitud habitual del viaje por causa de negligencia." A. W. Knauth, *The American Law of Ocean Bills of Lading*, cuarta edición, Baltimore, 1953, pág. 263.

[24] En las respuestas de Francia, Noruega, Suecia, UNIDROIT y el Comité Marítimo Internacional se indica el artículo 19 del Convenio CMR como modelo para la definición de la demora en el nuevo convenio sobre el transporte de mercancías por mar.

[25] La cursiva es nuestra. En el Convenio de Varsovia (Aire) y en el Convenio CIM de 1962 (Ferrocarril) no figura ninguna definición de la demora.

El artículo 11 1) del proyecto de Convención TCM de la OCMI/CEPE (véase la nota 19) da la siguiente definición de la demora: "Se considerará que hay retraso en la entrega cuando el ETC (Empresario de Transporte Combinado) no ponga las mercancías a disposición del destinatario dentro del plazo convenido, o, de no haberse convenido un plazo, cuando la duración efectiva de toda la operación del transporte combinado exceda, habida cuenta de las circunstancias del caso, del tiempo que sería razonable emplear para su ejecución diligente." Las respuestas del UNIDROIT y del *Office Central des Transports Internationaux par Chemin de Fer* (Berna) sugieren que la definición de la demora de la TCM constituye un buen ejemplo.

17. Esta disposición de la TCM define la demora, cuando las partes no han convenido nada en concreto, como una "duración efectiva del transporte" excesiva. Al formular una definición de la demora en el contexto del transporte de mercancías por mar, tal vez sería preferible cargar el acento en el hecho de que no se hayan entregado a tiempo las mercancías, más que en la duración efectiva del transporte, para asegurarse de que se prevén los casos en que las mercancías se retrasen, no por un viaje excesivamente largo, sino porque el porteador se demora en hacerse cargo, o no se hace cargo, de dichas mercancías. Así pues, el siguiente proyecto de definición de la demora se centra únicamente en la fecha de entrega:

"Proyecto de disposición B

"Existe demora en la entrega cuando el porteador no entrega las mercancías, de acuerdo con el artículo [ ][26], en la fecha de entrega expresamente convenida por las partes o, de no haberse convenido una fecha, en la última fecha en que pueda exigirse normalmente la entrega a un porteador diligente, habida cuenta de las circunstancias del caso."

18. En el proyecto de disposición B, la referencia a la "fecha de entrega especialmente convenida por las partes" está destinada a dar efectividad a un acuerdo expreso de las partes que fija una fecha concreta de entrega, pero no a una renuncia general que exima al transportista de toda responsabilidad por las consecuencias de la demora.

19. Otra posibilidad que el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar es la supresión, en el proyecto anterior, de la expresión "en la fecha de entrega expresamente convenida por las partes o, de no haberse convenido una fecha", sometiendo así todos los contratos de transporte a la norma que determina "un porteador diligente, habida cuenta de las circunstancias del caso"; esta única norma podría ser útil para precaverse contra la posibilidad de que el porteador eluda la responsabilidad por la demora insertando en el conocimiento de embarque una fecha de entrega muy distante[27].

20. El proyecto de definición de la demora combina la norma general basada en la conducta de un "porteador diligente" con una consideración de "las circunstancias del caso". En efecto, esta piedra de toque puede parafrasearse preguntando cómo habría llevado a cabo el viaje, habida cuenta de las circunstancias, un porteador diligente que ocupara el lugar del porteador contratado; si a un porteador normalmente diligente la entrega le hubiera llevado menos tiempo, ha habido demora. Las prácticas propias del tráfico o de los puertos del caso y las características del buque constituirán los factores esenciales para determinar si se ha producido o no demora.

21. Como es natural, la existencia de una "demora" no determina automáticamente la responsabilidad del porteador, ya que éste puede demostrar que no tuvo la culpa por cuanto "él, sus auxiliares y agentes adoptaron todas las medidas racionalmente necesarias para evitar el accidente o la demora y sus consecuencias"[28]. Además, el proyecto está basado en la opinión de que, según las normas que regulan la responsabilidad básica del porteador, en caso de demora la carga de la prueba respectiva de los porteadores y los propietarios de la carga debería ser la misma, como ocurre en otros casos de pérdidas o daños[29]. Así pues, en virtud de la norma modificada sobre la responsabilidad básica de los porteadores, que se considera en el párrafo 13 *supra*, y de la definición de la demora antes expuesta, basta con que el propietario de la carga tenga un fundamento suficiente a primera vista de que se ha producido una "demora" para que recaiga en el porteador la carga de la prueba de que ni él, ni sus agentes o auxiliares, son responsables de la demora[30].

G. Aplicación de la limitación de las normas de responsabilidad a la demora

22. La jurisprudencia ha sostenido generalmente que las normas que limitan la responsabilidad del porteador en el Convenio de Bruselas de 1924 son aplicables a las pérdidas resultantes de las demoras[31].

---

[26] Remite a la definición de entrega del Grupo de Trabajo, que figura en el párr. ii) de la revisión propuesta del artículo 1 *e*). Véase el informe del Grupo de Trabajo sobre su tercer período de sesiones, párr. 14 1), Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV. Compilación, parte B (reproducida en el presente volumen como anexo a la sección precedente).

[27] Sin embargo, en la situación inversa un porteador podría aún eludir la responsabilidad basada en un plazo muy breve de entrega, demostrando que no tenía culpa de la demora. Véanse los comentarios sobre la responsabilidad del porteador en caso de demora en el párr. 21 *infra*.

[28] En el proyecto de disposición A, reproducido en el párr. 13 *supra*, la estipulación que establece la responsabilidad del porteador por la demora le exime de dicha responsabilidad si "el porteador prueba que él, sus auxiliares y agentes adoptaron todas las medidas racionalmente necesarias para evitar el accidente *o la demora* y sus consecuencias".

[29] La Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas propugna en su respuesta que se considere la demora de igual modo que en el proyecto de disposición que establece la responsabilidad general del porteador por las pérdidas o daños de las mercancías que se produzcan por culpa del porteador. Véase la Compilación, parte D (reproducida en el presente volumen como anexo a la sección precedente).

[30] Se cree que el concepto de "culpa" conlleva automáticamente una consideración de las circunstancias especiales, tanto del viaje en particular como del transporte marítimo en general; en varias respuestas recibidas por la Secretaría se insistía en que toda definición de la demora debería tener en cuenta las circunstancias especiales. Los daños resultantes de las demoras ocasionadas por medidas adoptadas para salvar vidas o propiedades en el mar fueron considerados ya por el Grupo de Trabajo en su quinto período de sesiones, en el que adoptó una disposición que estipulaba que "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" (Informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones, párrs. 54 2), 55) (Anuario de la CNUDMI) vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 5); véase también la Compilación, parte F, reproducida en el presente volumen como anexo a la sección precedente.

[31] Tribunal Mercantil de Antwerp, 13 de junio de 1955, J.P.A., 1955, pág. 371; *Badhwar v. Colorado*, 1955. A.M.C., 2139, confirmado en 1957, A.M.C., 1972; *Comercio Transito v. Lykes Bros.*, 1957, A.M.C., 1188; *Renton v. Palmyra*, 1956 (2), L.I.L. Rep. en la pág. 87. Véase también Stephane Dor, *Bill of Lading Clauses and the Brussels International Convention of 1924*, 2a. ed., Londres, 1960, pág. 165 y siguientes. *Atlantic Mutual Insurance Co. v. Poseidon Schiffahrt G.m.G.H.* (1963), A.M.C., 665. Los comentaristas están de acuerdo con esta opinión: 1, Carver: *Carriage by Sea*, 12a. ed., 1971, pág. 193; 2, Rodiére: *Traité Général de Droit Maritime*, 1968, pág. 417.

El artículo 4 5) de dicho Convenio dice lo siguiente:

"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 100 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"[32].

23. La frase "o que afecten a éstas", subrayada en la cita anterior, fue lo que permitió que la jurisprudencia sostuviera que la limitación de la responsabilidad del porteador se extendía a las pérdidas económicas resultantes de la demora. Por consiguiente, la responsabilidad máxima total del porteador por la combinación de las pérdidas o daños físicos de las mercancías y las pérdidas económicas sufridas por el cargador o el consignatario no puede exceder del límite establecido por el artículo 4 5) del Convenio de Bruselas.

24. No obstante, el Grupo de Trabajo aprobó en su quinto período de sesiones un proyecto de disposición sobre la limitación de la responsabilidad, cuya párrafo 1 decía lo siguiente[33]:

"*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."

25. Como quiera que la fórmula precedente omite el término general "o que afecten a las mercancías", del Convenio de Bruselas, en favor de la expresión más limitada "pérdida o daño *de las mercaderías*", es probable que en su forma actual el proyecto de limitación de la responsabilidad máxima del porteador no se aplique a la pérdida económica sufrida por el cargador de resultas del retraso, o incluso como consecuencia de la pérdida o daños físicos de las mercaderías. Si el Grupo de Trabajo hace suyo el criterio adoptado en el proyecto de disposición A acerca de la definición de la responsabilidad del porteador[34], la retención de la expresión restrictiva "pérdida o daños *de las mercaderías*" en la disposición sobre la limitación de la responsabilidad del porteador significaría que la limitación por unidad o por bulto regiría solamente para la pérdida o daño físico, pero no representaría una limitación de la responsabilidad por las pérdidas económicas.

26. Por consiguiente, el Grupo de Trabajo tal vez desee considerar la siguiente enmienda a la norma sobre limitación de la responsabilidad preparada en el quinto período de sesiones (las palabras que han de añadirse están en cursiva; las palabras que deben suprimirse figuran entre corchetes):

"*Proyecto de disposición C*

"*Artículo A*

"1. La responsabilidad del porteador [por pérdida o daño de las mercaderías] *con respecto a un contrato de transporte en virtud del presente Convenio* 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] *afectadas*, si esta cantidad es mayor.

"*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 retrasos) que afecten a las mercancías que sean objeto de] *con respecto a* un contrato de transporte, se funde la acción en responsabilidad contractual o en responsabilidad extracontractual."

27. Se observará que el proyecto de disposición C prescribe una norma única para calcular los límites de responsabilidad del porteador sin referencia alguna a la naturaleza de la culpa del porteador que ha dado lugar a su responsabilidad, ni al tipo de pérdida o daño sufrido por las mercancías directamente o por el cargador/consignatario a consecuencia de la culpa del porteador. Por otra parte, dos importantes convenios de transporte incluyen normas especiales de limitación que sólo son aplicables a casos de responsabilidad del porteador por demora:

Convención CMR, artículo 23

"5. Cuando se produzca una demora, si el reclamante demuestra que dicha demora ha causado un perjuicio, el porteador deberá pagar una indemnización por dicho perjuicio que no podrá exceder de los gastos de transporte."

Convenio CIM, artículo 34

"2. Cuando se probare que por la demora en la entrega se ha causado un perjuicio, se pagará, con respecto a éste, una indemnización que no podrá ser superior al precio del transporte"[35].

[32] El artículo 2 *a*) del Protocolo de Bruselas de 1968 es básicamente similar: "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 el límite más elevado."

[33] La cursiva es nuestra; véase la parte J de la Compilación, reproducida en el presente volumen como anexo a la sección precedente.

[34] Véanse los comentarios en los párrafos 5, 6 y 7, acerca del efecto del proyecto de disposición sobre la responsabilidad básica del porteador que el Grupo de Trabajo aprobó en su cuarto período (extraordinario) de sesiones.

[35] La revisión del Convenio CIM, de 1970, ha aumentado la responsabilidad máxima del porteador por los daños reales resultantes de la demora al doble de la tarifa del porte.

El *Artículo 34* de la Convención CIM de 1970 estipula lo siguiente: "1. Cuando se exceda el período de tránsito en más de 48 horas, y el reclamente no pueda presentar prueba alguna de que la pérdida o el daño es resultante de dicha demora, el ferrocarril vendrá obligado a restituir una décima parte del porte, hasta un máximo de 50 francos por cada envío. 2. Si se proporcionan pruebas de que la pérdida o el daño son consecuencia de haberse superado el período de tránsito, se pagará una indemnización que no podrá ser superior al doble del porte."

28. El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar un planteamiento similar que prevea una limitación especial para el resarcimiento de las pérdidas económicas causadas por los porteadores, como el siguiente[36]:

"*Proyecto de disposición D*

"*Artículo A*

"1. La responsabilidad del porteador *en virtud del presente convenio*, por pérdida o daños de las mercancías, 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. *La responsabilidad del porteador en virtud del presente convenio, exceptuando los casos de pérdida o daño de las mercancías previstos en el párrafo 1 del presente artículo, no excederá* [*del doble*] *de los gastos de flete imputables a las mercancías respecto de las cuales se produjo la responsabilidad.*

"3. *En ningún caso la responsabilidad acumulada del porteador, por los conceptos enunciados en los párrafos 1 y 2 del presente artículo, deberá exceder del límite que se habría establecido con arreglo al párrafo 1 del presente artículo para la pérdida total de las mercancías respecto de las cuales se produjo la responsabilidad.*"

29. El proyecto de disposición D establece una limitación general por peso o por bulto de la responsabilidad del porteador por la pérdida o el daño físico de las mercancías de resultas de cualquiera de las causas de las que el Convenio hace responsable al porteador. Esta disposición prevé, además, como limitación especial, la suma [del doble] de los gastos de flete por cualquier daño que haya sufrido el cargador consignatario, salvo la pérdida o el daño físico de las mercancías. El proyecto de disposición D no hace ninguna distinción por la naturaleza del acto o de la omisión del porteador que da lugar a su responsabilidad. La distinción entre los párrafos 1 y 2 estriba en la naturaleza de la pérdida o daños sufridos. Así, el párrafo 1 del proyecto de disposición D comprende todas las pérdidas o daños físicos de las mercancías, como la deterioración, independientemente de que sea consecuencia de una manipulación inadecuada (por ejemplo, una refrigeración deficiente a bordo) o de una demora en la entrega o de una combinación de ambas causas. De modo paralelo, según el párrafo 2 del proyecto de disposición D el límite especial fijado del [doble del] gasto de flete es aplicable a toda responsabilidad por pérdidas, salvo las pérdidas o daños físicos de las mercancías (pérdidas económicas), y sería particularmente importante para las pérdidas resultantes de la demora.

30. El párrafo 3 del proyecto de disposición D estipula claramente que las limitaciones de la responsabilidad del porteador establecidas en los párrafos 1 y 2 no son acumulativas[37]. Con arreglo al párrafo 3, la responsabilidad máxima del porteador no deberá exceder nunca del límite por bulto o por peso establecido en el párrafo 1, ya que éste es el máximo de responsabilidad del porteador en caso de pérdida total de las mercancías. La aplicación del anterior proyecto de disposición puede explicarse en el contexto de los siguientes supuestos concretos:

Caso No. 1: Supongamos que en el curso del transporte las mercancías sufren un daño físico por un valor de 600 dólares; además, el envío se ha demorado y a consecuencia de ello el consignatario sufre, al no poder disponer de las mercancías, una pérdida económica que asciende a 300 dólares. Supongamos además que la limitación de la responsabilidad establecida en el párrafo 1, sobre la base de la fórmula peso/bulto, es de 500 dólares, y que la limitación de la responsabilidad con arreglo al párrafo 2, sobre la base de los gastos de transporte, es de 200 dólares. En virtud de la norma establecida en el párrafo 3, la responsabilidad total del porteador estará limitada a 500 dólares, que es la indemnización máxima prevista en el párrafo 1 para la pérdida total de las mercancías de que se trate.

Caso No. 2: Supongamos las mismas circunstancias, salvo que en este caso el daño físico se ha cifrado solamente en 50 dólares, mientras que la pérdida económica resultante de la demora (como en el ejemplo anterior) es de 300 dólares. En este caso la responsabilidad total del porteador se limitará a 50 dólares (párrafo 1), más 200 dólares (párrafo 2), o sea un total de 250 dólares.

Caso No. 3: Las mercancías han sufrido daños físicos por 600 dólares de resultas de una refrigeración deficiente durante el transporte; además se han producido daños físicos por 300 dólares a consecuencia del deterioro causado por la demora en el transporte, con lo que el daño físico total ha ascendido a 900 dólares. El límite de 500 dólares previsto en el párrafo 1 rige para la suma de ambas clases de pérdida física; no será necesario determinar en qué medida es imputable la pérdida a cada uno de esos factores. Como el resarcimiento de daños físicos agota la limitación de responsabilidad del párrafo 1, no habrá ninguna indemnización por las pérdidas económicas resultantes de demora o de cualquier otra causa.

31. Tal vez fuera útil tomar nota de las limitaciones que resultarían de los casos anteriores, con arreglo al proyecto de disposición C. En los casos 1 y 3, el resultado sería el mismo con el proyecto de disposición C que con el proyecto de disposición D (500 dólares), ya que la única limitación de peso/bulto prevista en el proyecto de disposición C se ha aplicado a todas las clases de daños. En el caso No. 2, con arreglo al proyecto de disposición C, al haberse establecido un límite único de 500 dólares, el cargador/consignatario podría resarcirse del daño físico (50 dólares) más la pérdida económica (300 dólares), lo que da un total de 350 dólares.

---

[36] Las respuestas de Francia, la Cámara de Comercio Internacional, la Unión Internacional de Seguros Marítimos, UNIDROIT y el *Comité Maritime International* son todas ellas partidarias de establecer el porte como límite de la responsabilidad del porteador por la demora (la respuesta de Francia menciona también la posibilidad de fijar "el doblo del porte" como límite de la responsabilidad del porteador por la demora).

[37] La respuesta del Comité Marítimo Internacional abunda en este criterio. De modo análogo, el artículo 34 3) del Convenio CIM de 1970 prevé que la indemnización por demora "no será adicional a la que deba pagarse por concepto de la pérdida total de las mercaderías".

32. Por otra parte, el Grupo de Trabajo tal vez desee modificar el proyecto de disposición D al objeto de que las limitaciones previstas en los párrafos 1 y 2 puedan operar independientemente, lo que les permitiría surtir efectos acumulativos. Esto podría lograrse suprimiendo el párrafo 3. Con ello, la responsabilidad máxima del porteador sería la suma de los dos límites aplicables en el caso de una pérdida total o de un grave daño físico acompañados de cuantiosas pérdidas económicas. Otra posibilidad consistiría en prever una excepción al proyecto de disposición C, en el sentido de que la responsabilidad por demora, independientemente de que el daño sea físico, económico o una combinación de ambos, se limite a [el doble de] los gastos de flete[38]. Este sistema adolece del inconveniente de que hace depender la responsabilidad máxima del porteador de la naturaleza de la culpa de éste, y es probable que suscite disputas sobre la causa básica subyacente del daño físico reconocido resultante de una de las varias causas posibles por las que el Convenio atribuye la responsabilidad al porteador.

H. Presunción de pérdida de la carga demorada Recuperación subsiguiente

33. Si las mercancías no han llegado en un plazo razonable, puede ser difícil determinar si se han perdido o simplemente se han demorado. La incertidumbre puede persistir indefinidamente en los casos de pérdida, o hasta la llegada de las mercancías en los casos de demora.

34. El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar la posibilidad de adoptar una disposición que permita resarcirse a los propietarios de la carga como si se supiera que las mercancías se habían perdido. Una vez transcurrido un período prolongado durante el cual no se hayan entregado las mercancías ni facilitado explicaciones, pero antes de que se demuestre de modo concluyente que el porteador ha perdido realmente las mercancías. Esta disposición especificaría un punto fijo en el que se presumiría que las mercancías se han perdido, pero sería pereferible que incluyese también un procedimiento para proteger tanto el derecho del propietario a las mercancías como su pretensión en un posible pleito por demora si posteriormente se recuperasen dichas mercancías[39]. Dos convenios de transporte contienen normas sobre la presunción de pérdida y la recuperación subsiguiente:

35. *Convención CMR (Carretera), artículo 20*:

"1. El hecho de que las mercancías no se hayan entregado dentro de los 30 días siguientes a la expiración del plazo convenido o, de no haberse convenido un plazo, dentro de los 60 días siguientes al momento en que el porteador se hizo cargo de las mercancías, se considerará prueba concluyente de la pérdida de las mercancías, y el derechohabiente podrá considerarlas como perdidas.

"2. El derechohabiente podrá pedir por escrito, al recibir la indemnización por las mercancías perdidas, que se le avise inmediatamente si las mercancías fuesen halladas en el transcurso del año que siga al pago de la indemnización. Se acusará recibo por escrito de esta petición.

"3. Dentro de los 30 días siguientes a la recepción de tal aviso, el derechohabiente podrá exigir que se le entregue la mercancía contra pago de los gastos devengados según indique la carta de porte y contra la restitución de la indemnización que el derechohabiente hubiere percibido, previa deducción, en su caso, de los gastos comprendidos en dicha indemnización, y sin perjuicio de los derechos de indemnización por demora en la entrega, con arreglo al artículo 23 y, cuando fuere aplicable, al artículo 26.

"4. En defecto de la petición prevista en el párrafo 2, o a falta de instrucciones dadas dentro del plazo de 30 días prevenido en el párrafo 3, o en el caso de no haberse hallado la mercancía sino transcurrido un año desde el abono de la indemnización, el porteador podrá disponer de la mercancía de conformidad con las leyes del lugar donde esté situada ésta."

36. *Convenio CIM (Ferrocarril), artículo 30*:

"1. El derechohabiente podrá, sin tener que aducir otras pruebas, considerar como perdida la mercancía cuando ésta no hubiere sido entregada al destinatario o no hubiere sido puesta a su disposición dentro de los 30 días siguientes a la expiración de los plazos de entrega.

"2. (Los términos son los mismos que en el artículo 20 2) del Convenio CMR antes mencionado, es decir, solicitud de notificación por el propietario de la carga al recibir la indemnización.)

"3. Dentro de los treinta días siguientes a la recepción de tal aviso, el derechohabiente podrá exigir que se le entregue la mercancía en una de las estaciones del recorrido, contra pago de los gastos correspondientes al transporte desde la estación de procedencia hasta aquella en que tenga lugar la entrega y contra la restitución de la indemnización que el derechohabiente hubiere percibido, previa deducción en su caso de los gastos comprendidos en dicha indemnización, y sin perjuicio de los derechos de indemnización por demora en la entrega, con arreglo al artículo 34 y al 36 si este último artículo fuera aplicable.

"4. En defecto de la petición prevista en el párrafo 2, o a falta de instrucciones dadas dentro del plazo de treinta días prevenido en el párrafo 3, o en el caso de no haberse hallado la mercancía sino transcurrido más de un año desde el abono de la indemnización, el Ferrocarril podrá disponer de la mercancía de conformidad con las leyes y reglamentos del Estado a que tal Ferrocarril pertenezca."

37. Si el Grupo de Trabajo decide adoptar disposiciones con respecto a la presunción de pérdida y recuperación subsiguiente de las mercancías, tal vez desee considerar el siguiente proyecto de propuesta basado en los Convenios CMR y CIM antes mencionados:

[38] Esta modificación del proyecto de disposición C daría los siguientes resultados en los supuestos comentados en el párrafo 30 *supra*: Caso No. 1, 500 dólares; Caso No. 2, 250 dólares, suponiendo que los daños físicos por 50 dólares no sean debidos a demora; Caso No. 3, 500 dólares.

[39] La respuesta del Comité Marítimo Internacional señala que una disposición de este tipo resultaría necesaria si el Grupo de Trabajo adoptase los gastos de flete como la máxima responsabilidad del porteador por demora.

"*Proyecto de disposición E*

"*Presunción de pérdida: recuperación subsiguiente*

"1. El derechohabiente podrá, sin tener que aducir otras pruebas, considerar como perdida la mercancía cuando ésta no hubiere sido entregada al consignatario según requiere el artículo [ ] dentro de los [60] días siguientes a la expiración de los plazos convenidos de entrega o, de no haberse convenido un plazo, dentro de los [60] días siguientes a la expiración del plazo en que un porteador diligente hubiera efectuado la entrega, habida cuenta de las circunstancias.

"2. El derechohabiente podrá pedir por escrito, al recibir la indemnización por la mercancía perdida, que se le avise inmediatamente si la mercancía fuese hallada en el transcurso [del año] que siga al pago de la indemnización. Se acusará recibo por escrito de esta petición.

"3. Dentro de los treinta días siguientes a la recepción de tal aviso, el derechohabiente podrá exigir que se le entregue la mercancía contra pago de los gastos correspondientes al transporte y contra la restitución de la indemnización que el derechohabiente hubiere percibido, previa deducción en su caso de los gastos comprendidos en dicha indemnización, y sin perjuicio de los derechos de indemnización por demora en la entrega, con arreglo al artículo [ ].

"4. En efecto de la petición prevista en el párrafo 2 o a falta de instrucciones dadas dentro del plazo de treinta días prevenido en el párrafo 3, o en el caso de no haberse hallado la mercancía sino transcurrido más de un año desde el abono de la indemnización, el porteador podrá disponer de la mercancía de conformidad con las leyes del lugar donde esté situada ésta."

38. El procedimiento antes expuesto constituye un método relativamente sencillo de resarcimiento del consignatario, en casos de demora prolongada y no explicada en la entrega de las mercancías. Aunque en las circunstancias previstas en el párrafo 1 la persona que tiene derecho a la entrega de las mercancías puede considerarlas perdidas, el porteador puede impugnar la presunción de pérdida asumiendo la carga de probar que en realidad las mercancías se han retrasado, y no se han perdido. Al mismo tiempo, el proyecto de normas sobre la presunción de pérdida y recuperación subsiguiente de la mercancía ofrece protección al consignatario de mercancías — presuntamente perdidas y después recuperadas — de un valor que exceda con mucho a la responsabilidad máxima del porteador prevista en el Convenio, por lo que constituye una salvaguardia contra un beneficio rápido e inesperado que el porteador podría obtener demorándose más de la cuenta en la entrega. El Grupo de Trabajo tal vez desee considerar un período más prolongado, quizás de dos años, para el plazo de recuperación, durante el cual el consignatario tiene la opción de renunciar a la indemnización por las mercancías presuntamente perdidas en favor de la recuperación de tales mercancías.

PARTE II. AMBITO GEOGRAFICO DE APLICACION DEL CONVENIO

A. Introducción

1. El Grupo de Trabajo[1] decidió que en el sexto período de sesiones se examinase, entre otras cosas, el ámbito de aplicación del Convenio de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento (Convenio de Bruselas de 1924)[2].

2. Esta parte del tercer informe del Secretario General responde a la petición que le había dirigido el Grupo de Trabajo de que preparase un documento sobre los problemas relativos al ámbito del Convenio en el sentido geográfico, es decir, los contactos entre el transporte de mercaderías y un Estado contratante que hacen aplicables las normas del Convenio.

B. Disposición por la que se define el ámbito del Convenio de Bruselas de 1924

3. El artículo 10 del Convenio de Bruselas de 1924 dispone:

"Las disposiciones del presente Convenio se aplican a todo conocimiento *formalizado* en uno de los Estados contratantes."

4. Esta breve disposición ha sido considerada insatisfactoria a causa del reducido alcance otorgado al Convenio y también a causa de dificultades de interpretación que han dado por resultado una gran variedad de soluciones nacionales a los problemas relacionados con el ámbito de aplicación[3]. También cabe señalar que algunos Estados contratantes, al incorporar las normas sustantivas del Convenio a sus sistemas jurídicos nacionales, las han dotado de un alcance mayor que el prescrito por el artículo 10[4].

5. Los principales resultantes de la formulación del artículo 10 del Convenio de Bruselas de 1924 son los siguientes:

a) El artículo 10 no limita expresamente la aplicación del Convenio al transporte *internacional* de mercaderías; por consiguiente, si se leyera literalmente el artículo, el Convenio se aplicaría a un contrato de transporte entre dos puertos situados en el mismo Estado. Este criterio ha sido seguido por algunos Estados contratantes[5], mientras que otros se han negado a aplicar el

[1] Informe del Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones, celebrado en Nueva York del 5 al 16 de febrero de 1973 (A/CN.9/76), párr. 75, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 5.

[2] Sociedad de las Naciones, *Treaty Series*, vol. CXX, pág. 157, reproducida en *Registro de textos*, vol. II, cap. II, 1.

[3] Véase Comité Marítimo Internacional, XXIV Conferencia, celebrada en Rijeka, 1959 *Proceedings* (en adelante denominado Rijeka Conference Proceedings), págs. 134 a 137; Legendre, *La Conférence Diplomatique de Bruxelles*, 1968, *Droit Maritime Français*, págs. 387-392 a 395 (1968).

[4] Por ejemplo, *United States Carriage of Goods by Sea Act*, 46 U.S.C.A. 1300-1315, art. 13; Bélgica, Ley de 28 de noviembre de 1929, artículo 91, Código de Comercio belga, citado en 2 Carver, *Carriage by Sea*, pág. 1344 (12a. edición, 1971); Francia, ley de 18 de junio de 1966, artículo 16.

[5] Por ejemplo, Reino Unido, *Carriage of Goods by Sea Act*, 1924, art. 4.

Convenio a lo que se ha denominado relaciones jurídicas de naturaleza predominantemente "interna"[6]. Los sistemas jurídicos en que el Convenio se aplica sólo al transporte internacional se han concentrado en el destino extranjero de las mercaderías (por ejemplo, Italia) o en la nacionalidad de las partes en el contrato de transporte (por ejemplo, Francia).

b) Con arreglo al artículo 10, si el conocimiento de embarque es "formalizado" en un Estado no contratante, el Convenio no será aplicable aunque las mercaderías se carguen en un puerto situado en un Estado contratante. En la mayoría de los casos, el conocimiento de embarque se formaliza en el puerto de carga, pero hay casos en que se emite en otro Estado.

En muchos países se adoptó, al promulgar el Convenio de Bruselas de 1924 (incluso antes del Protocolo de Bruselas de 1968), el criterio del Estado en que comienza el transporte marítimo en lugar del criterio establecido en el Convenio, del Estado de formalización. Por ejemplo, la *Carriage of Goods by Sea Act* del Reino Unido dice que las normas sólo surtirán efectos respecto de "buques que transporten mercaderías *a partir* de cualquier puerto situado en Gran Bretaña"[7]. La *Carriage of Goods by Sea Act* de los Estados Unidos dispone que se aplicará

> "a todos los contratos de transporte de mercaderías *a* o *desde* puertos situados en los Estados Unidos . . ."[8]. (La cursiva es nuestra.)

c) El Convenio no se aplica a los casos en que el conocimiento de embarque fue formalizado en un Estado no contratante incluso si el Estado en cuyo puerto se descargaron las mercaderías es un Estado contratante. Así, si el Estado en que se descargaron las mercaderías es un Estado contratante pero el lugar de formalización del conocimiento de embarque (o el lugar de carga) no está en un Estado contratante, el tribunal de un Estado contratante no estará obligado a aplicar el Convenio; el Tribunal recurrirá a sus normas sobre conflicto de leyes para determinar la ley aplicable. Este problema ha sido muy controvertido; se han propuesto soluciones divergentes que se analizarán más adelante. A este respecto, se recordará que, al promulgar el Convenio, algunos países, como los Estados Unidos, Bélgica y Francia, han ampliado el ámbito de aplicación de las normas del Convenio de tal suerte que se apliquen siempre que se transporten mercaderías a sus puertos[9].

d) Muchos Estados contratantes no han dado pleno efecto al artículo 10 en su versión nacional del Convenio. El artículo 10 dice que "las disposiciones del presente Convenio se aplican a todo conocimiento formalizado en *uno* de los Estados contratantes" (la cursiva es nuestra). No obstante, la ley sobre ámbito de aplicación promulgada en muchos Estados contratantes dispone que las normas obligatorias se aplicarán a los conocimientos de embarque formalizados en el Estado promulgante o al transporte de mercancías desde el Estado promulgante. Conforme a tales leyes nacionales, se ha planteado la cuestión de si los tribunales de un Estado contratante (C1) aplicarán las reglas del Convenio a un conocimiento de embarque formalizado en otro Estado contratante (C2). Si la legislación de C1 dispone que todos los conocimientos de embarque formalizados en C1 o las mercancías transportadas desde éste se regirán por las normas del Convenio, los tribunales de C1 pueden no estar obligados a aplicar dichas normas al transporte desde otro Estado contratante (C2). Por ejemplo, se plantea este problema con arreglo a la *Carriage of Goods by Sea Act* de 1924, del Reino Unido, que dispone en su artículo 1:

> "1. Con sujeción a las disposiciones de esta Ley, las reglas surtirán efectos en relación con el transporte de mercancías por mar en buques que transporten mercancías *desde cualquier puerto situado en Gran Bretaña o Irlanda del Norte* a cualquier otro puerto situado o bien en Gran Bretaña o Irlanda del Norte o bien fuera de ella"[10]. (La cursiva es nuestra.)

Se observará que este texto ordena a los tribunales del Reino Unido que apliquen la Ley (reglas del Convenio) al transporte de mercancías desde un puerto del Reino Unido, pero no que apliquen la Ley al transporte desde un puerto situado en otro Estado, aun cuando ese Estado sea parte en el Convenio. El tribunal británico recurrirá a sus propias normas sobre conflicto de leyes a fin de determinar cuál es el derecho aplicable[11]. Las normas sobre conflicto de leyes bien pueden llevar a la aplicación del Convenio cuando las mercancías se han despachado desde un Estado que es parte en el Convenio; pero el resultado no es claramente predecible y, en tal caso, la aplicación del Convenio, esperada por los Estados partes en él, puede verse frustrada.

---

[6] Por ejemplo, Francia e Italia. Carver, *Carriage by Sea* (12a. ed., 1971), págs. 1345, 1347.

[7] Se ha planteado la cuestión de si la ley se aplica sólo a las mercaderías cargadas a bordo en Gran Bretaña o también a las cargadas en otros lugares pero que estén a bordo al hacer escala un buque en un puerto de Gran Bretaña durante su viaje. *Scrutton on Charter Parties* (17a. ed., 1964), pág. 400.

[8] Estados Unidos, *Carriage of Goods by Sea Act*.

[9] Por ejemplo, la ley belga dispone: "Un conocimiento de embarque negociable para el transporte de mercaderías por cualquier buque, de cualquier nacionalidad, desde o a un puerto del Reino o la colonia, está sujeto a las siguientes normas: . . ." Véase Carver en la nota 4 *supra*.

[10] El problema es menos agudo respecto de leyes nacionales tales como la de los Estados Unidos. La *Carriage of Goods by Sea Act*, de los Estados Unidos, dispone, en su sección 13: "Esta Ley se aplicará a todo contrato de transporte de mercancías por mar *a* o *desde puertos situados en los Estados Unidos* en comercio exterior." Así, siempre que el transporte se efectúe *a* un puerto situado en los Estados Unidos se aplicará el Convenio. No obstante, si el transporte de mercancías no se realiza ni desde los Estados Unidos ni a los Estados Unidos, el conocimiento de embarque no exige la aplicación de la Ley de ese país, y sus tribunales no estarán obligados a aplicar el Convenio (ni las reglas de la mencionada Ley), aunque el conocimiento de embarque haya sido formalizado en otro Estado contratante y entrañe transporte entre otros puertos situados en Estados contratantes.

[11] En la Conferencia de Rijeka del Comité Marítimo Internacional, el delegado del Reino Unido manifestó: "Con arreglo a la ley del Reino Unido, la primera cuestión que debe determinar el tribunal es la de cuál es la ley correspondiente al contrato, o, en otras palabras, cuál es la ley que regula el contrato. Hecho esto, determina si conforme a la ley correspondiente al contrato se aplican obligatoriamente las Reglas de La Haya o no. Así, si se formaliza un conocimiento de embarque en un país extranjero en relación con un cargamento destinado al Reino Unido, y ese país ha promulgado las Reglas de la Haya, pero el conocimiento de embarque se rige por la ley inglesa, el tribunal inglés no aplicará las Reglas de La Haya porque, en nuestro derecho, las Reglas de La Haya se aplican obligatoriamente sólo desde el Reino Unido hacia el exterior." *Rijeka Conference Proceedings*, pág. 377. Véase también Carver, *Carriage by Sea* (12a. ed., 1971), págs. 266 a 268, comentario al caso *Vita Food Products v. Unus Shipping Co.* [1939], A.C.277.

C. Proyecto Rijeka/Estocolmo sobre ámbito de aplicación

6. Las críticas de la norma sobre el ámbito de aplicación expuestas en el artículo 10 del Convenio de Bruselas de 1924 llevaron a profundos debates del tema en la XXIV Conferencia del Comité Marítimo Internacional (CMI), celebrada en Rijeka. En la Conferencia de Rijeka se aprobó un proyecto de propuesta de revisión del artículo 10[12]. Este proyecto pasó a ser parte del proyecto de protocolo aprobado en la XXIV Conferencia del Comité Marítimo Internacional, celebrada en Estocolmo en 1963[13].

7. El proyecto Rijeka/Estocolmo de artículo 10 dice lo siguiente:

> "Las disposiciones de este Convenio se aplicarán a todo conocimiento de embarque — de un transporte de mercancías de un Estado a otro — conforme al cual el puerto de carga, el puerto de descarga o uno de los puertos facultativos de descarga estén situados en un Estado contratante, sea cual fuere la ley que regule dicho conocimiento de embarque y sea cual fuere la nacionalidad del buque, el porteador, el cargador, el consignatario u otro tercero interesado."

8. El proyecto Rijeka/Estocolmo estaba destinado a ampliar el ámbito de aplicación y a superar las ambigüedades de la formulación de la cláusula del Convenio sobre ámbito de aplicación, que dio origen a interpretaciones nacionales divergentes. Los fines del proyecto se lograrían mediante el establecimiento de criterios precisos para determinar cuándo era aplicable el Convenio. Entre las expresiones importantes utilizadas en el proyecto Rijeka/Estocolmo se contaban las siguientes:

a) "de un Estado a otro". Esta frase eliminaba la posibilidad permitida por el artículo 10 del Convenio de Bruselas de 1924 de que las normas del Convenio regulasen el transporte de mercancías de un puerto a otro del mismo Estado contratante. Esta frase dejaba en claro que la aplicación del Convenio era obligatoria sólo respecto del transporte internacional de mercancías, y así excluía las objeciones (véase el párr. 5 *a*) *supra*) a la aplicación del Convenio al tráfico de cabotaje.

b) "el puerto de carga, el puerto de descarga o uno de los puertos facultativos de descarga estén situados en un Estado contratante". A diferencia del artículo 10 del Convenio de Bruselas de 1924, el proyecto Rijeka/Estocolmo contemplaba tres posibles bases de aplicación del Convenio:

i) "El puerto de carga";

ii) "El puerto de descarga", designado en el conocimiento de embarque;

iii) "Uno de los puertos facultativos de descarga". Esta tercera expresión se definió en el informe del Subcomité Internacional sobre Conflicto de Leyes presentado a la Conferencia de Rijeka de la manera siguiente: "si por una u otra razón, las mercancías no llegan al puerto de descarga originariamente estipulado, el Convenio se aplicará cuando el puerto original de destino esté situado en un Estado contratante y cuando el *puerto real de descarga* también lo esté"[14]. Se desprendió de los debates celebrados en la Conferencia de Estocolmo que la norma sólo se aplicaría cuando el conocimiento de embarque contuviese una estipulación sobre uno o varios puertos facultativos[15].

c) "sea cual fuere la ley que regule dicho conocimiento de embarque". Esta frase está destinada a dejar en claro que los tribunales de los Estados contratantes no pueden recurrir a las normas nacionales sobre conflicto de leyes para determinar cuándo se aplica el Convenio, si el conocimiento de embarque de que se trate está contemplado en la definición del artículo 10. Por ejemplo, conforme a esta regla los tribunales ingleses no estarían autorizados a recurrir a las normas de conflicto de leyes del Reino Unido para determinar cuál es la ley aplicable a un transporte efectuado entre otro Estado contratante y el Reino Unido; en dicha situación, los tribunales del Reino Unido aceptarían las reglas del Convenio como ley aplicable.

d) "sea cual fuere la nacionalidad del buque, el porteador, el cargador, el consignatario u otro tercero interesado". Esta frase está destinada a excluir el empleo de la nacionalidad del buque o de cualquier persona interesada en el transporte como criterio de aplicación del Convenio. El artículo 10 del Convenio de Bruselas de 1924 no excluye específicamente el uso de la nacionalidad como criterio y, como ya se ha dicho, en algunos casos los tribunales nacionales han recurrido a este criterio, sobre todo, en sentido negativo, a fin de excluir la aplicación del Convenio cuando el contrato de transporte carece de un elemento internacional[16].

D. Disposición del Protocolo de Bruselas de 1968 en que se define el ámbito de aplicación del Convenio

9. El artículo 5, la disposición relativa al ámbito de aplicación en el Protocolo de 1968 por el que se modificaba el Convenio de Bruselas de 1924[17], mantuvo algunas características del proyecto Rijeka/Estocolmo, pero también introdujo cambios sustanciales. El artículo 5 del Protocolo dice lo siguiente:

> "*Artículo 5*
>
> "El artículo 10 del Convenio queda sustituido por el texto siguiente:
>
> "Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todo conocimiento relativo al transporte de mercancías entre puertos de dos Estados diferentes cuando:
>
> "*a*) El conocimiento sea formalizado en un Estado contratante; o
>
> "*b*) El transporte tenga lugar desde un puerto de un Estado contratante; o

---

[12] CMI, *Rijeka Conference Proceedings*, pág. 391.

[13] CMI, *Stockholm Conference Proceedings*, pág. 551.

[14] *Rijeka Conference Proceedings*, pág. 137.

[15] *Stockholm Conference Proceedings*, pág. 516.

[16] Véase el inciso *a*) del párrafo 5 *supra*.

[17] 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, Bruselas, 1968, *Registro de Textos*, vol. II, cap. II.

"*c*) El conocimiento estipule que el contrato se regirá por las disposiciones del presente Convenio o de cualquier otra legislación que las apliquen o les den efecto, sea cual fuere la nacionalidad del buque, del porteador, del cargador, del consignatario o de cualquier otro interesado.

"Cada Estado contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio a los mencionados conocimientos.

"Este artículo no impedirá que un Estado contratante aplique las disposiciones del presente Convenio a los conocimientos no comprendidos en los párrafos precedentes."

10. El *primer párrafo* del artículo 5 del Protocolo de Bruselas de 1968 presenta los siguientes rasgos característicos:

a) "transporte de mercancías entre puertos de *dos Estados diferentes*". Al igual que el Proyecto Rijeka/Estocolmo, pero a diferencia del artículo 10 del Convenio de Bruselas de 1924, el Protocolo restringe expresamente la aplicación del Convenio al transporte internacional de mercancías.

b) "el conocimiento sea formalizado en un Estado contratante". Mediante este texto, se repite en el inciso *a*) de la disposición del Protocolo el criterio básico del Convenio de Bruselas de 1924 en cuanto al ámbito de aplicación del Convenio.

c) "desde un puerto de un Estado contratante". El inciso *b*) agrega (en un texto modificado) uno de los tres posibles criterios del Proyecto Rijeka/Estocolmo.

d) El inciso *c*) requiere la aplicación del Convenio siempre que las partes en el contrato de transporte hayan estipulado mediante una "cláusula principal" en su contrato que se aplicarán las reglas del Convenio[18]. Con arreglo a este norma, incluso si no se satisface ninguno de los criterios de aplicabilidad mencionados, cuando las partes estipulen que las reglas del Convenio regirán su contrato, los tribunales de un Estado contratante deberán aplicar esas normas. El inciso *c*), al igual que el proyecto Rijeka/Estocolmo, excluye la nacionalidad del buque o de las personas interesadas como criterios para la aplicación del Convenio.

11. El *segundo párrafo* del artículo 5 del Protocolo de 1968 parece destinado a subrayar que los Estados contratantes aplicarán el Convenio a los conocimientos de embarque no sólo de cargas originadas en sus propios puertos, sino también de cargas originadas en puertos de cualquier *otro* Estado contratante; en términos más generales, el Estado contratante aplicará el Convenio siempre que se satisfaga uno de los criterios expuestos en el primer párrafo. Este párrafo se refiere al problema planteado por las leyes nacionales de promulgación del Convenio (como la *Carriage of Goods by Sea Act* del Reino Unido), que requieren que se apliquen las normas del Convenio sólo si el transporte se efectúa a partir de un puerto del Estado promulgante. Este problema se analiza con mayor profundidad en el inciso *d*) del párrafo 5 *supra*.

12. El *tercer párrafo* del artículo 5 del Protocolo de Bruselas de 1968 subraya que los Estados contratantes pueden ampliar el ámbito de aplicación del Convenio al incorporarlo en sus leyes nacionales; por ejemplo, los Estados contratantes pueden incluir en su ley nacional el puerto de descarga como criterio de aplicación del Convenio[19].

E. Disposiciones sobre el ámbito de aplicación de los convenios sobre el transporte de mercancías por ferrocarril, aire y carretera

1) *Transporte de mercaderías por ferrocarril: Convenio CIM*[20]

13. El inciso 1) del artículo 1 dispone:

"1. El presente Convenio se aplicará sin perjuicio de las excepciones previstas en los párrafos siguientes, a todas las remesas de mercancías entregadas al transporte con una carta de porte directa *para recorridos que afecten a los territorios de dos, por lo menos, de los Estados contratantes . . .*" (La cursiva es nuestra.)

2. *Transporte de mercaderías por aire: Convención de Varsovia*[21]

14. El artículo 1 dispone:

"1. La presente Convención se aplica a todo transporte internacional de personas, equipajes o mercancías, efectuado por aeronave y mediante pago. Se aplica también a los transportes gratuitos efectuados por aeronaves, por una empresa de transportes aéreos.

"2. Se denomina "transporte internacional" en términos de la presente Convención, todo transporte, de acuerdo con lo estipulado por las partes, *cuyos puntos de partida y de destino*, bien sea que haya o

---

[18] Una "cláusula principal" es una cláusula del conocimiento de embarque que dispone que el Convenio de Bruselas de 1924 regulará el contrato de transporte. Por ejemplo, el conocimiento de embarque CONLINE para buques de línea dispone: "2. *Cláusula principal.* A este contrato se aplicarán las Reglas de La Haya contenidas en el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento, fechado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, tal como se incorporaron a la legislación del país de embarque. Cuando en el país de embarque no esté en vigor tal ley, se aplicará la legislación correspondiente del país de destino; pero, respecto a los embarques en los que no sean obligatoriamente aplicables tales disposiciones, regirán las condiciones del Convenio citado." Informe de la Secretaría de la UNCTAD sobre conocimientos de embarque, TD/B/C.4/ISL/6/Rev.1 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.72.II.N.2), anexo III, B. En las leyes por las que algunos países promulgaron el Convenio se requiere que en todos los conocimientos de embarque se incluya una "cláusula principal" (por ejemplo, Etados Unidos, Reino Unido) y muchos porteadores incluyen una "cláusula principal".

[19] En la respuesta del Gobierno de Noruega se indica que "en la nueva ley fundada en el Protocolo, Noruega — al igual que los demás países nórdicos — ha ejercido la *opción* contenida en el último párrafo del artículo 5 a fin de extender el ámbito de aplicación y aplicar las reglas también al transporte efectuado desde un Estado no contratante a cualquiera de los Estados nórdicos".

[20] Convenio Internacional referente al Transporte de Mercaderías por Ferrocarril (CIM), 1952, Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 241, No. 3442.

[21] Convención para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo Internacional, 1929, Sociedad de las Naciones, *Treaty Series*, vol. CXXXVII. El Protocolo a la Convención de Varsovia, hecho en La Haya en 1955, introduce en el artículo 1 algunas modificaciones formales que no afectan al fondo.

no interrupción de transporte o transbordo, *estén situados en el territorio de dos Altas Partes Contratantes o en el territorio de una sola Alta Parte Contratante, si se prevé una escala de un territorio sometido a la soberanía,* al dominio, al mandato o a la autoridad *de otra Potencia, aun cuando ésta no sea Contratante.* El transporte sin tal escala entre los territorios sometidos a la soberanía, al dominio, al mandato o a la autoridad de la misma Alta Parte Contratante, no se considera como internacional para los efectos de la presente Convención." (La cursiva es nuestra.)

3. *Transporte de mercaderías por carretera: Convención CMR*[22]

15. El inciso 1) del artículo 1 dice lo siguiente:

"La presente Convención se aplicará a todos los contratos de transporte de mercancías por carretera efectuado por vehículo y mediante pago, cuando *el lugar de recepción de las mercancías* y *el lugar designado para la entrega,* según las especificaciones del contrato, *estén situados en dos países diferentes, de los cuales uno por lo menos sea un Estado contratante,* independientemente del lugar de residencia y de la nacionalidad de las partes." (La cursiva es nuestra.)

4. *Comparación de las disposiciones de los tres convenios de transporte*

16. El Convenio referente al Transporte de Mercaderías por Ferrocarril (CIM) dispone que el transporte de mercancías a través del territorio de por lo menos *dos Estados contratantes* es un requisito previo para su aplicación. La Convención de Varsovia (transporte aéreo) requiere que tanto el punto de partida como el de destino estén situados en el territorio de un Estado contratante; el requisito de que el transporte sea internacional se conserva en casos en que el punto de partida y de destino están en el territorio de un solo Estado contratante, si se prevé una escala en el territorio de cualquier otro Estado.

17. La Convención sobre Transporte de Mercaderías por Carretera (CMR) es aplicable si *o bien* el Estado en que se reciben las mercancías *o bien* el Estado designado como lugar de entrega es un Estado contratante. Se observará que este enfoque es análogo al del proyecto Rijeka/Estocolmo[23].

F. Variantes de proyectos de propuesta

1. *Introducción*

18. El Proyecto Rijeka/Estocolmo y el artículo 5 del Protocolo de Bruselas de 1968 comparten el mismo enfoque en varios aspectos importantes. Ambas disposiciones rechazan la nacionalidad de las partes o del buque como criterio de aplicación del Convenio. Ambas rechazan la aplicación irrestricta del Convenio a todo transporte marítimo internacional de mercancías; rechazan también el principio general básico del Convenio de Varsovia sobre transporte aéreo y del Convenio sobre el transporte de mercancías por ferrocarril, en virtud del cual la aplicación del Convenio depende del contacto de las mercaderías durante el transporte con *dos* Estados contratantes, por lo menos. Además, tanto el Proyecto Rijeka/Estocolmo como el Protocolo de Bruselas de 1968 adoptan el requisito de que el transporte debe ser internacional para que pueda regirse por el Convenio. Ambos aceptan el principio del contacto geográfico entre *un* Estado contratante y el transporte concreto de mercancías como criterio para determinar si habrá de aplicarse o no el Convenio.

19. Hay una diferencia importante entre las dos disposiciones. Según el Proyecto Rijeka-Estocolmo se considera que tanto el puerto de embarque como el de descarga tienen suficiente vinculación con el transporte concreto de mercancías como para servir de posibles criterios de aplicación del Convenio; el artículo 5 del Protocolo de 1968 no adopta el puerto de descarga de las mercancías como criterio de aplicación del Convenio, en su forma enmendada por el Protocolo.

2. *Proyecto de propuesta basado en el artículo 5 del Protocolo de Bruselas de 1968*

20. El proyecto de propuesta A se basa en el artículo 5 del Protocolo de Bruselas de 1968[24]. Se han hecho algunos ajustes en el texto de la disposición para que recoja el criterio general adoptado por el Grupo de Trabajo tanto respecto del fondo como de la forma; esos ajustes se indican entre paréntesis.

21. El proyecto de propuesta A dice así:

"*Proyecto de propuesta A*

"1. Las disposiciones del Convenio se aplicarán a todo [conocimiento de embarque] [contrato de transporte] relativo al transporte de mercancías entre puestos situados en dos Estados distintos siempre que:

a) El [conocimiento de embarque] [documento que acredite la celebración del contrato de transporte] se emita en [un] [cualquier] Estado contratante; o

b) El transporte se realice desde un puerto situado en [un] [cualquier] Estado contratante; o

c) El [conocimiento de embarque] [documento que acredite la celebración del contrato de transporte] estipule que el contrato se regirá por las disposiciones del presente Convenio o por la ley de cualquier Estado que dé efecto a esas disposiciones.

2. Las disposiciones del párrafo 1 serán aplicables independientemente de la nacionalidad del buque, el porteador, el cargador, el consignatario o cualquier otra persona interesada.

3. Todo Estado contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio al contrato de transporte.

---

[22] Convención sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercaderías por Carretera (CMR), Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 399, No. 5742.

[23] La Convención CMR también es análoga al Proyecto Rijeka/Estocolmo y al Protocolo de 1968 en cuanto excluye específicamente el uso de la nacionalidad de las partes como criterio para determinar la aplicación del Convenio.

[24] Las respuestas de los Gobiernos del Reino Unido, Noruega y Suecia indican apoyo al artículo 5 del Protocolo de Bruselas de 1968. Ese apoyo también es manifiesto en las respuestas de la Cámara de Comercio Internacional (CCI), la Conferencia Marítima Internacional y del Báltico (CMIB), el Comité Marítimo Internacional (CMI) y el *Office Central des Transports Internationaux par Chemins de Fer.*

4. El presente artículo no impedirá que un Estado contratante aplique las disposiciones del presente Convenio a conocimientos de embarque que no estén incluidos en los párrafos precedentes."

22. Párrafo 1: la primera frase, los incisos *a*) y *b*) y la última frase del párrafo ya se han analizado en el párrafo 10 de este documento. El inciso *c*) (véase el párr. 10 *d*) *supra*) parece haberse agregado a la disposición del Protocolo de 1968 en parte para compensar la ausencia del criterio del lugar de descarga[25].

23. Párrafo 3: esta norma, examinada antes en el párrafo 11 del presente documento, ordena a los Estados contratantes que empleen como criterios de aplicación de las reglas del Convenio exactamente la misma fórmula que emplea la disposición del Convenio[26]. Esta norma está destinada a impedir el criterio seguido por algunas promulgaciones nacionales del Convenio, en las que se reemplaza la expresión "se emita en cualquier Estado contratante" por la expresión "se emita en X (el Estado de promulgación)", y la expresión "el transporte se realice desde un puerto situado en un Estado contratante" por la expresión "el transporte se realice desde un puerto situado en X". Como se indica en el párrafo 5 *d*) *supra*, ese problema se ha planteado en el Reino Unido. Puede revestir alguna importancia el hecho de que la Ley del Reino Unido sobre el transporte marítimo de mercancías de 1971 (1971 C.19), que entrará en vigor en el momento en que diez Estados ratifiquen el Protocolo de Bruselas de 1968, incorpora el artículo 5 del Protocolo en el texto sin modificación alguna[27]. No obstante, el Grupo de Trabajo tal vez desea examinar si se expresa el propósito del párrafo 3 en forma suficientemente clara para provocar en general el tipo de respuesta formulada por el Reino Unido en su revisión.

24. Párrafo 4: este párrafo es resultado de una transacción hecha en la Conferencia Diplomática de 1968 ante la propuesta de que se añadiera el puerto de descarga como criterio de aplicación del Convenio[28].

3. *Proyecto de propuesta basado en el artículo 5 del Protocolo de Bruselas de 1968 y en el Proyecto Rijeka/Estocolmo*

25. El proyecto de propuesta B contiene partes tanto del artículo 5 del Protocolo de 1968 como del Proyecto Rijeka-Estocolmo. Si bien sigue la mayoría de las disposiciones del artículo 5 del Protocolo de 1968, el proyecto de propuesta B añade el puerto de descarga como variante del criterio de aplicación del Convenio. Los cambios principales respecto del proyecto de propuesta A se efectuarían conforme a la parte subrayada del texto del párrafo 1 *b*) *infra*.

26. El proyecto de propuesta B dice así:

"*Proyecto de propuesta B*

"1. Las disposiciones del Convenio se aplicarán a todo [conocimiento de embarque] [contrato de transporte] relativo al transporte de mercancías entre puertos situados en dos Estados, siempre que:

"*a*) El [conocimiento de embarque] [documento que acredite la celebración del contrato de transporte] se emita en un Estado contratante; o

"*b*) El puerto de embarque *o el puerto de descarga o uno de los puertos optativos de descarga previstos en los documentos que acrediten la celebración del contrato de transporte* esté situado en un Estado contratante; o

"*c*) El documento que acredite la celebración del contrato de transporte estipule que las disposiciones del presente Convenio o la ley de cualquier Estado que les dé efecto regirán el contrato.

---

[25] Documentos de la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo, 12a. reunión (primera fase), Bruselas, 1967. No se formularon objeciones importantes en la Conferencia Diplomática respecto de la inclusión de esta disposición. Documentos de la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo, 12a. reunión (segunda fase), Bruselas, 1968. La respuesta de Australia plantea la cuestión de la necesidad del inciso *c*) (que es idéntico al párr. 5 *c*) del Protocolo de Bruselas de 1968), "que, al parecer, no produce efecto sustantivo".

[26] En comentarios formulados en respuesta a la nota verbal, el Gobierno del Pakistán y la secretaría del Comité Jurídico Consultivo Asiático-Africano indican que este párrafo "parece desempeñar una función doble. Impone una obligación a los Estados contratantes en el sentido de que sus leyes nacionales que den efecto al Convenio se apliquen a los conocimientos de embarque", lo que se ajusta a los criterios establecidos en los párrafos anteriores. "Al parecer crean también una norma imperativa de elección de leyes que deben observar los tribunales de los Estados contratantes." Habida cuenta de las distintas interpretaciones que se dan actualmente a la disposición sobre el ámbito de aplicación (artículo 10), se sugiere en la respuesta la siguiente variante del párr. 3: "Todo Estado contratante hará aplicables, y los tribunales de todo Estado contratante aplicarán, las disposiciones del presente Convenio a los mencionados conocimientos de embarque."

[27] La nota general sobre esta disposición, que figura en la pág. 1330 de *41 Halsbury's Statutes of England* (3a. edición, 1971), dice así: "Con arreglo a la Ley de 1924 sobre el transporte marítimo de mercancías, S.3, vol. 31, pág. 524, las Reglas de La Haya sólo se aplican a los conocimientos de embarque emitidos en Gran Bretaña o Irlanda del Norte. El objeto de este artículo es dar el mayor ámbito posible a las Reglas, que se aplicarán válidamente en el Reino Unido siempre que el conocimiento de embarque sea emitido en un Estado contratante o que el transporte se realice desde un puerto situado en un Estado contratante o que en el propio contrato se establezca consensualmente que las Reglas le son aplicables."

[28] Los patrocinadores de la inclusión del puerto de descarga como criterio presentaron una propuesta de transacción que no fue aceptada pero que tal vez pudiera haber ayudado a la aceptación del párrafo 3 del artículo 5 del Protocolo. Esa propuesta de transacción era del tenor siguiente:

"Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todo conocimiento de embarque para el transporte de mercancías de un Estado a otro, según el cual el puerto de embarque, de descarga o uno de los puertos optativos de descarga estén situados en un Estado parte en el Convenio, sea cual fuere la ley que regule ese conocimiento de embarque e independientemente de la nacionalidad del buque, el porteador, el cargador, el consignatario o cualquier otra persona interesada.

"2. Sin embargo, toda parte en este Protocolo podrá reservarse el derecho de no aplicar las disposiciones del Convenio, en su forma enmendada por el Protocolo, a los conocimientos de embarque emitidos en un Estado que no sea parte en el presente Protocolo."

Documentos de la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo, 12a. reunión (segunda fase), Bruselas, 1968.

En la respuesta del Gobierno del Pakistán se dice lo siguiente respecto de la disposición enunciada en el párrafo 4 del proyecto de propuesta A: "Si los Estados contratantes hacen uso de esa libertad, las distintas legislaciones nacionales pueden tener ámbitos de aplicación muy diferentes, lo que podría crear un cierto grado de incertidumbre . . ." La secretaría del Comité Jurídico Consultivo Asiático-Africano sostiene también esa opinión en sus comentarios.

"2. Las disposiciones del párrafo 1 son aplicables independientemente de la nacionalidad del buque, el porteador, el cargador, el consignatario o cualquier otra persona interesada."

27. Inciso *a*): El criterio del Estado de emisión, único criterio de aplicación según el artículo 10 del Convenio de 1924, se conservó en la revisión de la regla en el Protocolo de Bruselas de 1968, si bien fue eliminado en el Proyecto Rijeka-Estocolmo.

28. Inciso *b*): La frase "puertos de embarque . . . en un Estado contratante" se ajusta a la empleada por el Grupo de Trabajo al redactar las disposiciones sobre el plazo de la responsabilidad, elección de foro y arbitraje.

29. El otro criterio establecido para la aplicación del Convenio en el proyecto de propuesta B, o sea el del "puerto de descarga", fue apoyado concretamente en las respuestas de los Gobiernos de Francia[29], Australia y el Pakistán, y rechazado concretamente en la respuesta del Reino Unido[30].

30. El puerto de descarga se incluyó en el Proyecto Rijeka-Estocolmo como criterio de aplicación del Convenio[31]. Sin embargo, ese criterio fue suprimido en el proyecto de disposición sobre el ámbito de aplicación presentado a la Conferencia Diplomática de 1968. La inclusión del puerto de descarga como criterio de aplicación del Convenio recibió apoyo en esa Conferencia con el argumento siguiente: "El puerto de descarga es con mucho el más importante, porque es en el lugar del puerto de descarga y no en el puerto de embarque donde se producen la mayoría de las divergencias y se tramitan la mayoría de las reclamaciones de indemnización"[32].

31. En contra de la inclusión del puerto de descarga, se expusieron en la Conferencia Diplomática de 1968 las razones siguientes:

"*a*) Al aplicar esas reglas [las reglas del Convenio], los Estados cumplen un acto gubernamental, ejercen facultades gubernamentales y . . . al hacerlo deben prestar cuidadosa atención a la jurisdicción de otros países. Las reglas regulan las condiciones a que está sujeto el tráfico marítimo. Es cierto que no comprenden materias tales como el precio o el flete de las mercaderías, pero el principio es en gran parte el mismo.

"Considero que toda delegación se opondría a que un solo país o grupo de países se propusiera controlar las condiciones de los fletes a que deberían arribar las mercaderías a sus puertos, independientemente de las normas aplicables en el puerto de partida. Esta es la explicación más simple de nuestra dificultad en materia de jurisdicción.

"*b*) Al aplicar las nuevas reglas a los conocimientos de embarque, las dificultades del conflicto de leyes aumentarían en lugar de minimizarse. La dificultad de que las reglas del transporte de mercaderías dependieran del tribunal ante el que se ejerciera la acción, y no de las condiciones convenidas entre el capitán del buque y el propietario, aumentaría"[33].

32. Con respecto a la primera objeción, se formuló en la Conferencia Diplomática el siguiente comentario: "a nuestro parecer, no podría producirse ningún problema de violación de la jurisdicción de un Estado no contratante, porque la disposición sólo sería aplicable dentro de la jurisdicción de un Estado contratante"[34].

33. La segunda objeción refleja, al parecer, la opinión de que sólo el derecho del lugar de *celebración* del *contrato* de transporte determina la aplicabilidad del Convenio y de que el puerto de descarga no guarda adecuada relación con el acuerdo de las partes. Sin embargo, podría argumentarse lo mismo respecto del puerto de embarque. Las mercaderías pueden cargarse en un puerto u otro sin que ello tenga un nexo especial con el ordenamiento jurídico del puerto en cuestión; así, puede no tener mayor importancia para el cargador y el porteador que las mercaderías se embarquen en un lugar determinado o que el documento de transporte se formalice en ese lugar.

34. Cabe recordar que el Convenio no se ocupa primordialmente de la cuestión *de si* se ha celebrado un contrato de transporte, ni incluso de cuestiones relativas a la interpretación de las cláusulas del contrato. En cambio, el objetivo principal del Convenio ha sido establecer reglas mínimas uniformes respecto de los deberes y obligaciones del porteador, que prevalezcan sobre disposiciones incompatibles del contrato de transporte. Cabe sugerir que la parte tal vez más directamente afectada por las normas establecidas en el Convenio es el consignatario[35]. En general, el daño en tránsito se descubre sólo cuando las mercaderías llegan a destino, y el daño total sólo puede calcularse con algún grado de exactitud después del arribo de las mercancías. Además, según las formas más usuales de las transacciones de compraventa (FOB en puerto de embarque; CIF; C y F) el riesgo de daño en tránsito no corresponde al vendedor-consignante sino al comprador-consignatario. Por consiguiente, por razones prácticas (por su proximidad a las mercancías al término del transporte) y jurídicas (porque nor-

[29] En la respuesta del Gobierno de Francia se dice que la ley francesa de 18 de junio de 1966 no se limita a extender el ámbito de aplicación del Convenio establecido en el Protocolo de Bruselas de 1968: el Convenio es aplicable al transporte desde y hasta cualquier puerto francés. Se indica en esa respuesta que algunos otros Estados que son partes en el Convenio de Bruselas de 1924 tienen en su legislación nacional disposiciones análogas y se añade que esa solución debe uniformarse en el Convenio.

[30] En la respuesta del Reino Unido se dice que "se opondría a cualquier ampliación de la definición de 1968 con el fin de incluir el puerto de descarga como lugar que originase la aplicación obligatoria de las reglas".

[31] El puerto de descarga se emplea como criterio en la Convención sobre el Transporte de Mercancías por Carretera (CMR) (véanse los párrs. 15 y 17 *supra*). En su respuesta a las preguntas formuladas en la nota verbal del Secretario General, el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) recomendó el enfoque adoptado en la Convención CMR.

[32] Conferencia Diplomática, 12a. reunión (segunda fase), Bruselas, 1968.

[33] Conferencia Diplomática, 12a. reunión (segunda fase), Bruselas, 1968.

[34] Conferencia Diplomática, 12a. reunión (segunda fase), Bruselas, 1968.

[35] En su respuesta a la nota verbal, el Gobierno australiano indicó su apoyo al lugar de descarga como criterio de aplicación "basado en que, en la práctica, la mayoría de los litigios derivados de los contratos pertinentes se inician en el puerto de destino". La respuesta del Gobierno del Pakistán aduce el mismo argumento.

malmente le corresponde el riesgo en tránsito), el consignatario es quien debe ejercer la acción contra el porteador. El Estado del consignatario, es decir, el Estado del lugar de entrega, tiene fuertes razones para asegurarle la protección de los disposiciones regulatorias del Convenio.

35. La cláusula "uno de los puertos optativos de descarga previstos en el documento que acredite la celebración del contrato de transporte" refuerza el argumento de que el lugar de descarga debe usarse como criterio de aplicación del Convenio sólo cuando su contacto con el transporte de las mercancías es importante y no accidental. Esta fórmula se basa en el Proyecto Rijeka-Estocolmo, con una adición que aclara el contexto en que se emplean las palabras "puertos optativos"[36].

36. Inciso *c*): Esta disposición se ha examinado en relación con el proyecto de propuesta A. Cabe observar que esta disposición, aunque útil, tendría una importancia menor en el contexto del proyecto de propuesta B por la inclusión del puerto de descarga como otro posible criterio de aplicación del Convenio.

37. El proyecto de propuesta B contiene una disposición, de texto análogo al empleado en el proyecto de propuesta A con el objeto de excluir la nacionalidad como criterio de aplicación del Convenio.

[36] Esta opinión sobre el significado de "puertos optativos" se expuso en la Conferencia de Rijeka. Véase el párr. 8 *b*) *supra*.

PARTE III. AMBITO DOCUMENTARIO DEL CONVENIO

A. Introducción

1. El Grupo de Trabajo sobre la Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo decidió en su quinto período de sesiones[1] examinar en el actual sexto período de sesiones el ámbito de aplicación del Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque de 1924[2]. La parte II del tercer informe del Secretario General trata del ámbito "geográfico" de la Convención, es decir, los efectos que según el puerto de origen y el de destino se producen en el transporte marítimo. La parte III se ocupa del ámbito "documentario" de la Convención, es decir, los efectos del uso o la ausencia de ciertos documentos que dan fe del contrato de transporte.

B. El derecho y la práctica actuales

1. *Disposición del Convenio de Bruselas de 1924 sobre el ámbito documentario*

2. El Convenio de Bruselas, en el artículo 1 *b*), define el término "Contrato de transporte" como sigue:

> "*b*) "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."

3. El Protocolo de Bruselas de 1968[3] por el que se modifica el Convenio de Bruselas de 1924 no modificó la anterior definición de "contrato de transporte".

[1] Informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su quinto período de sesiones, Nueva York, 5 a 16 de febrero de 1973 (A/CN.9/76), párr. 75, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 5.

[2] Que en adelante se donominará "Convenio de Bruselas", Sociedad de las Naciones, *Treaty Series*, vol. CXX, No. 2764, pág. 157; reproducido en *Registro de textos*, vol. II, cap. II.

[3] Que en adelante se donominará "Protocolo de Bruselas". Protocolo por el que se modifica el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento, *Registro de textos*, vol. II, cap. II.

2. *Ambigüedades de la expresión "en un conocimiento o en cualquier documento similar que sirva como título" como definición actual del ámbito documentario*

4. En virtud del artículo 2 del Convenio de 1924, "el porteador en todos *los contratos de transporte*" estará sometido a las responsabilidades y obligaciones establecidas en el Convenio. De este modo, la definición del término "contrato de transporte" en el artículo 1 *b*) es un elemento decisivo en la determinación del ámbito de la Convención. Según esta definición, "Contrato de Transporte" se aplica únicamente al contrato de transporte "*formalizado en un conocimiento o en cualquier documento similar que sirva como título*".

5. Debe prestarse atención al significado exacto de los dos términos operativos utilizados en la definición, es decir, "conocimiento" y "documento que sirva como título". Entre los problemas que plantean estos términos figuran los siguientes:

i) ¿Qué documentos se incluyen (y, a sensor contrario, se excluyen) en el término "conocimiento"?

ii) ¿Cuál es el efecto de la frase adicional "o en cualquier *documento similar que sirva como título*"? Más concretamente, ¿se pretende ampliar el ámbito de cobertura a documentos distintos al "conocimiento"? ¿O, por el contrario, la intención es restringir el ámbito cuando un conocimiento de embarque no se considera "que sirva como título"? ¿Cuál es el significado exacto de la expresión "documento que sirva como título"?

iii) ¿Cuáles son los efectos de la falta o la negativa a expedir un documento que testimonie el contrato de transporte en este contexto?

a) *Significado del término "conocimiento"*

6. El primer problema surge del hecho de que en la práctica del transporte marítimo internacional existen dos tipos distintos de "conocimiento".

7. En un tipo de conocimiento no se identifica necesariamente al consignatario, pero se dispone, por ejemplo, que las mercaderías serán entregadas a "la

orden de" una persona designada[4]. En virtud de tal conocimiento (a menudo denominado conocimiento "a la orden" o "negociable") se entiende que el porteador está obligado a entregar las mercaderías a cualquier persona a cuyo favor se endorse el conocimiento, con el resultado de que el porteador no puede entregar las mercaderías con seguridad (ni se le exige que lo haga) si no es a presentación del conocimiento[5]. Por consiguiente, la posesión de dicho conocimiento "a la orden" determina la entrega de las mercaderías. Este tipo común y tradicional de "conocimiento" está comprendido en el ámbito del Convenio de Bruselas de 1924 bajo cualquiera de las interpretaciones posibles de la definición de "contrato de transporte" en el artículo 1 *b*).

8. Sin embargo, se plantean problemas de interpretación debido a que en algunas jurisdicciones el contrato de transporte puede documentarse mediante un "conocimiento" en el que se identifica al consignatario (por ejemplo, "consignatario: William Buyer). En virtud de este tipo de conocimiento (a menudo denominado conocimiento "*straight*" o "no negociable"), y de conformidad con sus términos y el derecho aplicable, el porteador puede entregar sin riesgo alguno las mercaderías al consignatario designado ("William Buyer", en el ejemplo anterior) sin necesidad de pedir la entrega del documento. De donde se deduce que la posesión de un conocimiento "no negociable" no regula la entrega de las mercaderías y, por consiguiente, según costumbre ampliamente extendida (aunque no universal) un conocimiento de embarque "*straight*" o no negociable no se reputaría como "documento que sirva como título".

9. Existen serias dudas acerca de si un contrato de transporte documentado por un "conocimiento" de esta índole se rige por el Convenio de 1924. El problema se complica por el hecho de que el equivalente funcional de tal "conocimiento" "*straight*" (o "no negociable") puede ser un documento con otra denominación, tal como "carta de porte". Además, en virtud de esos documentos, los derechos entre los sucesivos adquirentes y las obligaciones del porteador con respecto a tales adquirentes dependen de las distintas disposiciones del contrato y del derecho nacional. Por una parte, se ha indicado que según el derecho francés un conocimiento "no transferible" no se rige por el Convenio de Bruselas[6]. Por otra parte, en los Estados Unidos ciertos documentos denominados "*straight bills of lading*" han sido reconocidos legalmente[7]. En vista de esta disposición legal, parece probable que los tribunales norteamericanos incluirán a los "*straight bills of lading*" en la categoría de "conocimiento o documento similar que sirva como título" y por consiguiente les serían aplicables las disposiciones del Convenio de Bruselas. Otra fuente de ambigüedad se atribuye al hecho de que aunque en la mayoría de las jurisdicciones se reconocen las notas de recibo para embarque como documentos que sirven como título[8], existen ciertas jurisdicciones en que la definición nacional de "documento que sirva como título" puede no abarcar las notas de recibo para embarque[9].

10. En suma, parece que el término "conocimiento" está sujeto a una fuerte dosis de ambigüedad y falta de uniformidad, ya que su condición jurídica en virtud del Convenio de 1924 depende de que el porteador use el término "conocimiento" u otro título equivalente, y del grado en que el derecho local tipifique el documento como "conocimiento", como "negociable" o "transferible", o como "documento que sirva como título".

b) *Significado de la expresión "cualquier documento similar que sirva como título"*

11. Se ha dicho que en la práctica del transporte marítimo británico no se suele utilizar "ningún documento que sirva como título similar al conocimiento"[10]. Sin embargo, en virtud del derecho británico las notas de recibo para embarque se aceptan generalmente como comprendidas dentro del ámbito del Convenio de 1924[11]. A esta consecuencia se puede llegar considerando las notas de recibo para embarque como "conocimiento" en el contexto del Convenio de Bruselas o incluyéndolas en la categoría de "documento similar que sirva como título"[12].

12. Existen fuertes dudas respecto a qué tipos o categorías adicionales de documentos, si los hubiere, podría considerarse como "documento similar que

[4] La persona así designada puede ser el comprador de las mercaderías o un banco que ha emitido o confirmado una carta de crédito que prevea el pago a la presentación de ciertos documentos, incluido el conocimiento.

[5] Si el conocimiento de embarque se pierde o su destrucción se presume, es posible obtener la entrega ofreciendo garantías al porteador ante su posible responsabilidad caso de que surgiera, subsiguientemente, una reclamación de un endosatario del conocimiento con derecho a recibir la entrega de las mercaderías.

[6] Rodière, vol. 2, *Traité Général de Droit Maritime*, París, 1969, párr. 483, pág. 113.

[7] 1916 *Federal Bill of Lading Act*, 49 USCA, 81 y ss.

[8] Véase, por ejemplo, Carver, *Carriage of Goods by Sea*, vol. 1, 12a. edición; Londres, 1971, pág. 219 (para el punto de vista británico), y Rodière, vol. 2, *Traité général de droit maritime*, párrs. 440 y 441, págs. 57 y 58 (para la opinión francesa).

[9] Así, Rodière señala que en virtud de los Códigos de Grecia, Líbano y Yugoslavia sólo se reconocen como "documento que sirva como título" los conocimientos sobre cubierta; Rodière, vol. 2, *Traité général de droit maritime*, pág. 58, nota 3. La cuestión de la cobertura antes de proceder a la carga (y, por consiguiente, la admisibilidad de las notas de recibo para embarque como "conocimientos" en virtud del Convenio) parece haber sido resuelta por el Grupo de Trabajo en su tercer período de sesiones cuando revisó el artículo 1 *e*) de la Convención de 1924 en el sentido de que el " "transporte de mercancías" comprende el período durante el cual las mercancías están bajo custodia del porteador en el puerto de carga . . ." Informe del Grupo de Trabajo sobre la 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, párr. 25, 1)); Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV; véase también Compilación, reproducida en el presente volumen como anexo a la sesión precedente.

[10] Carver, vol. 1, pág. 218, nota 12.

[11] Tetley, *Marine Cargo Claims*, Toronto y Londres, 1965, en la pág. 2 expone la propuesta general de que el Convenio de 1924 se aplica efectivamente a las notas de recibo para embarque. Para la misma opinión en el derecho británico, véase Carver, *Carriage of Goods by Sea*, vol. 1, pág. 219; y en el derecho francés véase Rodière, vol. 2, *Traité général de droit maritime*, párr. 440, págs. 57 y 58.

[12] Para las ambigüedades inherentes al término "conocimiento", véase el análisis que figura en los párrafos 6 a 10 *supra*. Para la opinión de que las notas de recibo para embarque están incluidas en el ámbito del Convenio de 1924, como "documento similar que sirva como título, véase Scrutton, *Charter-parties and Bills of Lading*, pág. 406.

sirva como título"[13]. Así pues, no carece de fundamento la opinión de que la carta de porte, el documento tipo en que se formaliza un contrato de transporte de mercancías por vía aérea y que a la vez es un documento con frecuencia utilizado en el transporte de mercancías por mar, no es "transferible" y no puede considerarse como "documento que sirva como título"[14].

13. Es dudosa la relación entre ambas partes de la frase "en un conocimiento o en cualquier documento similar que sirva como título". Por una parte, cabe aducir que la última frase "cualquier documento similar que sirva como título" refleja la hipótesis asumida por los redactores de que el Convenio de Bruselas debe limitarse a los contratos formalizados en "documentos que sirvan como título". Por otra parte, cabe concluir que la intención de los redactores es que el Convenio de 1924 se aplicara a cualquier "conocimiento" (que se reputó ser un documento que sirve como título), y que la frase "cualquier documento similar que sirva como título" estaba destinada a prevenir la posibilidad de que los porteadores extendieran documentos que cumplieran las funciones esenciales de los conocimientos pero que reciben alguna otra denominación[15]. En todo caso, la expresión "documento similar que sirva como título" no ha sido un vehículo feliz para asegurar la aplicación del Convenio de 1924 a los medios modernos de formalización del contrato de transporte tales como las cartas de porte, las tarjetas perforadas y los registros de la computadora u otros artificios de la era electrónica.

c) *Efecto de la omisión de la expedición de un documento*

14. El inciso *b*) del artículo 1 del Convenio de 1924 dice que el contrato de transporte está "*formalizado en* un conocimiento o en cualquier documento similar que sirva como título". La importancia concedida a la formalización en un documento plantea problemas de interpretación cuando, por diversas razones, ningún documento es expedido o está disponible[16].

15. Los párrafos 3 y 7 del artículo 3 del Convenio de 1924 otorgan a los cargadores el derecho a exigir la expedición de un conocimiento que contenga determinadas cláusulas. Aunque, si se lee literalmente el Convenio, puede plantearse una cuestión respecto de su aplicabilidad si un porteador se niega dolosamente a expedir un "conocimiento o . . . cualquier documento similar que sirva como título", no hay antecedentes de que los tribunales hayan permitido a un porteador excluir la aplicación del Convenio mediante el simple expediente de negarse dolosamente a expedir un conocimiento[17].

16. Se plantean cuestiones más difíciles cuando el cargador tiene derecho a exigir un documento, pero de hecho no lo exige y éste no es expedido. Para algunos tribunales la cuestión fundamental es la de si el porteador y el cargador previeron la expedición oportuna de un conocimiento[18]. Según otra opinión, concentrándose en los usos mercantiles especiales, debe preguntarse si las partes tenían la intención de "que, de conformidad con los usos de ese comercio, el cargador tuviera derecho a exigir al tiempo de efectuar el envío o después de éste un conocimiento" y "a dicho contrato se aplicarán las Reglas inclusive si de hecho no se exige ni se expide un conocimiento"[19]. Conforme a la ley francesa de 1966 relativa a los contratos de transporte marítimo, el cargador tiene derecho a exigir un conocimiento, pero la ley se aplica se formule o no dicha exigencia[20]. Sin embargo, las decisiones y leyes nacionales mencionadas no se ocupan de todas las circunstancias en que puede no expedirse un documento, y no hay seguridad de que los tribunales de otros países interpreten el inciso *b*) del artículo 1 del Convenio de Bruselas de la misma manera.

17. Hay muchas dudas de que el Convenio se aplique a los contratos de transporte destinados a formalizarse en una carta de porte o un simple recibo, habitualmente prueba de estos contratos, o en los que los arreglos relativos al envío o entrega de las mercancías son registrados y transmitidos sólo mediante compu-

---

[13] Las órdenes de embarque preparadas por el cargador y las órdenes de entrega preparadas por el tenedor de un conocimiento no son en sí mismas documentos que sirvan como título, según Rodière, vol. 2, párrs. 491 a 495, págs. 122 a 127.

[14] Para un análisis circunstanciado de las notas de consignación, subrayando su carácter no transferible y que no tiene la calidad de documentos que sirvan como título, en contraste con los conocimientos, véase McNair, *The Law of the Air*, 3a. edición, págs. 182 y 183.

[15] Sejersted, Om Heaagreglerne (Konossementskonvensjonen), 2a. edición, Oslo, 1949, pág. 32. Cabe señalar que la expresión "documento similar que sirva como título" apareció por primera vez en la *1910 Canadian Water Carriage of Goods Act*.

[16] Puede partirse del supuesto de que el Convenio de 1924 se aplica a un determinado contrato de transporte, si en cualquier momento durante su ejecución el contrato de transporte es "formalizado en" un conocimiento o en cualquier documento similar que sirva como título, aun cuando se pierda o destruya posteriormente el documento. El párrafo 2 del artículo 5 del Convenio de Varsovia (Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, 137, Sociedad de las Naciones, *Treaty Series*, 11) y el artículo 4 de la Convención CMR (Convención sobre el contrato de transporte internacional de mercaderías por carretera, firmada en Ginebra el 19 de mayo de 1956, 399, Naciones Unidas, *Treaty Series*, 189, No. 5742) disponen concretamente que la "falta, irregularidad o pérdida" del documento de que se trata no tendrán efectos sobre la aplicabilidad del convenio.

[17] Sería discutible el argumento de que la aplicabilidad del Convenio se basa directamente en la negativa a expedir un conocimiento o cualquier documento similar que sirva como título, pues las disposiciones de los párrafos 3 y 7 del artículo 3 que requieren dicha expedición, conforme a una lectura literal del artículo 2, sólo son aplicables a un "contrato de transporte" según la definición del inciso *b*) del artículo 1, que se refiere al contrato "formalizado en" un conocimiento o en cualquier documento similar que sirva como título.

[18] Carver, *Carriage of Goods by Sea*, vol. 1, pág. 202, en que se citan *Pyrene v. Scindia Navigation Co.*, 2 Q.B. 402, 420, y *Anticosti Shipping Co. v. Viateur St. Armand* (1959) (Can Sup. Ct.), Lloyd's, vol. 1, Rep. 352 (en el último caso en verdad se preparó un conocimiento aunque no se expidió). La misma opinión se expresa en Tetley, *Marine Cargo Claims*, págs. 4 y 5, pero sólo si el porteador recibió realmente las mercancías. También se ha interpretado que la *Carriage of Goods by Sea Act* de los Estados Unidos se aplica cuando las partes contemplaron la expedición de un conocimiento de embarque aunque posteriormente esto no se hiciera. Véase *Krawill Machinery Corp. v. Robert C. Herd and Co.*, 145 F. Sup. 554, 561 (1956).

[19] Scrutton, *Charter-parties and Bills of Lading*, pág. 405. El autor dice posteriormente que el artículo 6 del Convenio de 1924 se aplica en casos en que, de otra manera, las costumbres comerciales requerirían un conocimiento. *Ibid.*, pág. 406.

[20] Rodière, vol. 2, *Traité général de droit maritime*, párr. 392, pág. 14.

tadoras y aparatos electrónicos conexos[21]. El transporte marítimo de mercancías realizado conforme a documentos distintos de los tradicionales conocimientos ha aumentado considerablemente en los últimos años. Este cambio en la práctica parece ser resultado de diversos factores: el menor uso en algunos ramos del comercio de créditos documentarios (cartas de crédito); el progresivo transporte de mercancías por mar en contenedores uniformes; y el recurso creciente a las computadoras y la elaboración electrónica de datos[22].

18. A fin de eliminar las ambigüedades creadas por la utilización de las expresiones "conocimiento" y "documento que sirva como título", quizá el Grupo de Trabajo desee examinar la revisión del inciso *b*) del artículo 1 del Convenio de Bruselas (véase parte D, *infra*).

3. *Excepciones en el Convenio de Bruselas de 1924 a la aplicación del Convenio*

a) *Pólizas de fletamento*

19. El Convenio de Bruselas de 1924 excluye de su ámbito las pólizas de fletamento. El segundo párrafo del artículo 5 dice entre otras cosas:

"Ninguna de las disposiciones del presente Convenio se aplicará a las pólizas de fletamento; pero si se expiden conocimientos en el caso de un buque sujeto a una póliza de fletamento, quedan sometidos a los términos del presente Convenio."

20. En ningún convenio internacional se define la póliza de fletamento ni se regula el contrato aprobado por la póliza de fletamento. Los tipos de contratos que se prueban con pólizas de fletamento y que se celebran comúnmente han sido definidos en las leyes de algunos Estados[23], y en la jurisprudencia de otras.

21. Según la ley nacional y la práctica comercial, las pólizas de fletamento normalmente prueban un contrato entre el propietario del buque y un fletador, relativo a todos los servicios del buque o parte de ellos. La propia póliza de fletamento no sirve como recibo por las mercancías ni es un documento que sirva como título respecto de ellas. Una póliza de fletamento puede hacerse con propósitos distintos al transporte de mercancías (por ejemplo, servicio de pasajeros, remolque o salvamento)[24]. Los fletamentos de un buque sin dotación sólo prueban un contrato por el cual el propio buque y el control de su administración y la forma en que es gobernado y el lugar donde va son transferidos durante un plazo al fletador. En cambio, los fletamentos por un tiempo determinado o por viaje se hacen para obtener la utilización de un buque durante un período determinado de tiempo o un viaje o serie de viajes especiales del buque; lo relativo a la navegación y la administración del buque puede quedar en manos del naviero.

22. No se han establecido normas internacionales sobre la responsabilidad del naviero. La circunstancia de que las pólizas de fletamento no se hayan regulado se ha atribuido a que "aparentemente se ha opinado que el poder de negociación de los fletadores y armadores es lo bastante equivalente como para que pueda dejárseles que contraten libremente"[25].

b) *Excepción respecto de algunos transportes marítimos no comerciales: artículo 6 del Convenio de Bruselas de 1924*

23. El artículo 6 del Convenio de Bruselas de 1924 dice lo siguiente:

"*Artículo 6*

"No obstante lo dispuesto en los artículos precedentes, el porteador, capitán o agente del porteador y el cargador están en libertad, tratándose de mercancías determinadas, cualesquiera que sean, para otorgar contratos estableciendo las condiciones que crean convenientes relativas a la responsabilidad y a las obligaciones del porteador para estas mercancías, así como los derechos y las exenciones del porteador respecto de estas mismas mercancías o concernientes a sus obligaciones, en cuanto al estado del buque para navegar, siempre que esta estipulación no sea contraria al orden público o concerniente a los cuidados o diligencia de sus empleados o agentes en cuanto a la carga, conservación, estiba, transporte, custodia, cuidados y descarga de las mercancías transportadas por mar, y con tal que en este caso no haya sido expedido ni se expida ningún conocimiento, y que las condiciones del acuerdo recaído se inserten en un recibo, que será un documento no negociable y llevará la indicación de este carácter.

"Los convenios celebrados en esta forma tendrán plenos efectos legales.

"No obstante, se conviene en que este artículo no se aplicará a los cargamentos comerciales ordinarios hechos en el curso de operaciones comerciales corrientes, sino solamente a otros cargamentos, en los cuales el carácter y la condición de las cosas que hayan de transportarse y las circunstancias, términos y condiciones en que el transporte deba hacerse, sean de tal naturaleza que justifiquen un convenio especial."

24. Conforme al artículo 6 del Convenio de Bruselas de 1924, a fin de que se considere que un contrato de transporte de mercancías está fuera del ámbito de aplicación del Convenio, el transporte debe satisfacer las complejas directrices establecidas en él[26]. Se han planteado problemas respecto de la interpretación de expresiones tales como "mercancías determinadas" y "cargamentos comerciales ordinarios hechos en el curso de operaciones comerciales corrientes". Este artículo no parece haberse invocado frecuentemente, quizá a causa de sus dificultades de interpretación. Sin embargo, el artículo 6 autoriza a los porteadores, en ciertas circunstancias, a contratar el transporte de

[21] En el documento A/CN.9/WG.3 (V)/WP.9, memorando presentado por la delegación de Noruega al Grupo de Trabajo sobre la Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo en su quinto período de sesiones, se subraya la reciente tendencia a que se realice el transporte marítimo conforme a simples recibos análogos a las cartas de porte, conforme a sistemas automáticos de datos, e incluso sin ningún documento.

[22] Selving, *Konnossement og Remburs*, Göteborg, 1970; véase también A/CN.9/WG.3 (V)/WP.9, párr. 6.

[23] La ley francesa de 18 de junio de 1966 sobre fletamento y transporte marítimo define el contrato conforme al cual se expiden pólizas y los tipos de pólizas expedidas.

[24] Carver, *Carriage by Sea*, vol. 1, pág. 263.

[25] Gilmore y Black, pág. 175.

[26] Los requisitos del artículo 6 se han resumido de la manera siguiente: "*a*) debe expedirse un recibo no negociable; *b*) el transporte debe ser de mercancías determinadas; y *c*) el transporte no debe ser un cargamento comercial ordinario". Tetley, *Marine Cargo Claims*, pág. 6 (1965).

mercancías sin observar las normas obligatorias del Convenio de Bruselas de 1924. Se observará que un elemento clave es la falta de expedición de un conocimiento y la expedición de un recibo no negociable que llevará la indicación de este carácter.

C. Disposiciones pertinentes de otros convenios relativos al transporte (la cursiva es nuestra)

1. *Transporte por ferrocarril: Convenio CIM (1970)*[27]

25. Párrafo 1 del artículo 1, párrafo 1 del artículo 6, párrafo 1 del artículo 8 y párrafo 1 del artículo 16:

Párrafo 1 del artículo 1

"El presente Convenio se aplicará sin perjuicio de las excepciones previstas en los párrafos siguientes a todas las remesas de *mercaderías entregadas al transporte con una carta de porte directa* para recorridos que afecten a los territorios de dos, por lo menos, de los Estados contratantes, y que se efectúen exclusivamente por las líneas inscritas en la lista formada de conformidad con el artículo 59."

Párrafo 1 del artículo 6

"El *expedidor presentará una carta de porte* debidamente formalizada respecto de cada porte regido por el presente Convenio. . ."

Párrafo 1 del artículo 8

"El contrato de transporte quedará formalizado desde el momento en que el ferrocarril expedidor haya aceptado para el transporte la mercadería acompañada de la carta de porte. La estación de salida certificará esta aceptación estampando en la carta de porte su sello con la fecha de la aceptación."

Párrafo 1 del artículo 16

"El ferrocarril entregará la carta de porte y la mercadería al consignatario en la estación de destino contra recibo y contra pago de los créditos del ferrocarril a cargo del consignatario."

2. *Transporte aéreo: Convenio de Varsovia (1929)*[28]

26. Párrafo 1 del artículo 1 y artículos 5 y 9:

Párrafo 1 del artículo 1

"El presente Convenio *se aplicará a todo transporte internacional* de personas, equipaje o mercaderías realizado por aeronaves y por un precio. Se aplicará asimismo al transporte gratuito por aeronaves realizado por una empresa de transporte aéreo."

Artículo 5

"1. Todo porteador de mercaderías *tendrá derecho a exigir del consignante que redacte* y le entregue un documento llamado "conocimiento aéreo"; todo consignante tendrá el derecho a exigir del porteador que acepte este documento.

"2. La ausencia, irregularidad o pérdida de este documento no afectará la existencia o la validez del contrato de transporte, que se regirá, con todo, por las normas del presente Convenio, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 9."

Artículo 9

"Si el porteador acepta mercaderías sin que se haya extendido un conocimiento aéreo, o si el conocimiento aéreo no contiene todas las menciones establecidas en los incisos a) a i) inclusive y en el inciso q) del artículo 8, el porteador no tendrá derecho a valerse de las disposiciones del presente Convenio que lo exoneren de responsabilidad o la limiten"[29].

3. *Transporte por carretera: Convención CMR (1956)*[30]

27. Párrafo 1 del artículo 1 y artículo 4:

Párrafo 1 del artículo 1

"La presente Convención se aplicará a *todo contrato para el transporte de mercaderías por carretera* en vehículos por un precio, cuando el lugar en que deban cargarse las mercaderías y el lugar designado para la entrega, en la forma en que estén especificados en el contrato, estén situados en dos países diferentes. . ."

Artículo 4

"El contrato de transporte se confirmará extendiendo una carta de porte. La falta, irregularidad o pérdida de la carta de porte no afectará la existencia ni la validez del contrato de transporte, que seguirá rigiéndose por las disposiciones de la Convención."

D. Otros enfoques posibles del ámbito de aplicación del Convenio

1. *Ambito de aplicación basado en referencias a tipos adicionales de documentos*

28. Según se ha observado, el Convenio de Bruselas de 1924 enfoca la definición del ámbito de su aplicación refiriéndose a la expedición de algunos tipos de documentos. Anteriormente se han descrito las dificultades inherentes a este enfoque (párrs. 4 a 17).

29. Una solución de las ambigüedades y lagunas que surgen de la formulación actual consistiría en enumerar

[27] Convenio Internacional relativo al transporte de mercaderías por ferrocarril, firmado en Berna, el 7 de febrero de 1970. El párrafo 1 del artículo 1, el párrafo 1 del artículo 8 y el párrafo 1 del artículo 16 aparecen fundamentalmente en la misma forma en los Convenios CIM de 1961 y 1952.

[28] Convenio para la unificación de determinadas reglas relativas al tranporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, 137, *League of Nations, Treaty Series 11*. El Protocolo de La Haya de 1955 a los Convenios de Varsovia dejó sin cambios fundamentales el párrafo 1 del artículo 1 y los artículos 5 y 9. En el Protocolo se reemplaza la expresión "carta de porte aéreo" por la expresión "conocimiento aéreo".

[29] El Protocolo de La Haya modificó el artículo 9 de la siguiente manera: "Si, con el consentimiento del porteador, se carga mercadería a bordo de la aeronave sin que se haya extendido un conocimiento aéreo, o si el conocimiento aéreo no contiene la notificación requerida por el párrafo *c*) del artículo 8, el porteador no tendrá derecho a valerse de las disposiciones del párrafo 2 del artículo 22" [relativo a la limitación de la responsibilidad del porteador].

[30] Convención sobre el contrato de transporte internacional de mercaderías por carretera, firmado en Ginebra el 19 de mayo de 1956, *Naciones Unidas, 399, Treaty Series 189*, No. 5742.

tipos adicionales de documentos que se usan en la actualidad, o que podrían usarse en el futuro, y que debería abarcar el Convenio. De esta manera, podrían agregarse documentos como las cartas de porte a la lista de documentos cuya expedición haría aplicable el Convenio al contrato de transporte. Sin embargo, es probable que este enfoque aumente la complejidad y ambigüedad del Convenio. Además, podrían utilizarse nuevos nombres para los documentos con objeto de evitar la aplicación del Convenio. Así pues, el énfasis en el tipo de documento expedido (a diferencia del contrato de transporte) parece estar sujeto a dificultades inherentes de redacción, y podría limitar innecesariamente el objetivo de reglamentación perseguido con el Convenio. Podrían surgir lagunas en la aplicación del Convenio. Con objeto de llenar estas lagunas serían necesarias nuevas adiciones a la disposición del Convenio. Por ejemplo, debería agregarse al Convenio una cláusula con el objeto de cubrir el caso en que un documento del tipo contemplado en él se extienda habitualmente en las circunstancias del contrato determinado de transporte de que se trate, pero no se extienda de hecho. También podría ser necesario incluir en el Convenio una cláusula que se ocupe de la inexistencia o irregularidad de un documento exigido. Podría agregarse una nueva cláusula con el objeto de llenar una laguna del Convenio cuando la prueba del contrato de transporte consista en información registrada por una computadora o por otro sistema de elaboración electrónica de datos.

30. En suma, la continuación del enfoque centrado en el tipo de documento requeriría un conjunto complejo de disposiciones que probablemente haría surgir una serie de nuevos problemas de interpretación[31].

2. *Ambito de aplicación extendido a todos los contratos de transporte marítimo de mercancías*

31. En vez de tratar de enunciar una lista de documentos cuya expedición regule la aplicación del Convenio, se puede examinar un enfoque por el que el Convenio sea aplicable (a reserva de excepciones expresas) a todos los contratos de transporte marítimo de mercancías. Según este enfoque, que se ha sugerido en algunos respuestas de gobiernos[32], los documentos emitidos probarían la existencia de un contrato de transporte y su contenido, pero la clase de documento o la falta de documento no afectaría la aplicabilidad del Convenio al contrato de transporte. Este enfoque para la definición del ámbito del Convenio no impediría una disposición en el sentido de que el cargador pudiera solicitar documentos especiales y establecer requisitos respecto de su contenido[33]. Algunas excepciones a la aplicación del Convenio se mantendrían; dos de ellas, que se encuentran actualmente en el Convenio de Bruselas, serían las pólizas de fletamento (párr. 2 del art. 5) y los tipos especiales de acuerdos relativos al transporte no comercial o al transporte de clases especiales de mercancías (art. 6). En tales casos, y tal vez en otros que desee añadir el Grupo de Trabajo, el Convenio no se aplicaría al contrato de transporte. El Grupo de Trabajo podría examinar esas cuestiones a la luz de la conveniencia de conservar el artículo 6 y las posibles variantes que pudieran considerarse[34].

---

[31] Algunas respuestas indican satisfacción con la actual formulación de la norma relativa al ámbito de aplicación del Convenio. La respuesta de la URSS expresa que "las medidas previstas en el párrafo *b*) del artículo 1 del Convenio de Bruselas de 1924, sobre conocimientos, en virtud de las cuales el Convenio es válido respecto del transporte formalizado en un conocimiento o en cualquier documento similar, no suscita dificultades en la práctica". En su respuesta, la Conferencia Marítima Internacional y del Báltico manifiesta que no parecería haber "razones válidas de ninguna especie para imponer normas estrictas a documentos oficiosos o al transporte sin documento alguno cuando es muy claro en el sistema actual que cualquier cargador podrá, si lo desea, exigir un conocimiento ordinario". La respuesta de la Oficina Central de Transporte Internacional por Ferrocarril indicó que la actual formulación del párrafo *b*) del artículo 1 era satisfactoria; sin embargo, respecto de los casos en que no hubiera documento que acreditase la existencia del contrato de transporte, podría disponerse la aplicación del Convenio si el contenido del contrato pudiese verificarse de alguna manera conveniente.

[32] Australia, Francia, Noruega, Estados Unidos de América y Bélgica. Australia afirmó en su respuesta que "desearía aplicar las Reglas de La Haya independientemente de si los términos del contrato de transporte fueran probados". De un modo análogo, la respuesta de Noruega hace referencia al memorando (A/CN.9/WG.III/WP.9, párrs. 6 y 7) presentado por ese país y dice que, de acuerdo con las opiniones allí expresadas, el Gobierno noruego "considera que el nuevo instrumento internacional sobre el transporte de mercancías por mar debe aplicarse no sólo cuando el contrato de transporte se pruebe mediante el conocimiento, la carta de porte o cualquier otro documento de transporte no negociable, sino también cuando las partes no hayan emitido ningún documento en absoluto. En otros términos, el nuevo instrumento internacional debe aplicarse en principio a todo contrato sobre transporte de mercancías por mar". La respuesta de Francia señala que, según el derecho francés, en los casos de transporte marítimo la ley se aplica independientemente del tipo de documento emitido e incluso en ausencia de documento. El Gobierno francés considera aconsejable esa solución en el contexto internacional; así, el Convenio no se centraría ya en las reglas sobre el conocimiento, sino en el contrato de transporte marítimo. Asimismo, en la respuesta del Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT), se dice que el Convenio no debería basarse en la emisión de un documento particular; el Convenio debe aplicarse aun en el caso de que no se emita ningún documento. A ese respecto, la respuesta del UNIDROIT alude al Convenio CMR que hace aplicable el Convenio aun en el caso de "inexistencia, irregularidad o pérdida" de la carta de porte (art. 4). La Unión Internacional de Seguros del Transporte (IUMI) informa en su respuesta de que muchos de sus miembros "sugieren que todos los transportes, con excepción de los realizados con arreglo a pólizas de fletamento, sean objeto del Convenio, independientemente de si se haya emitido o no un conocimiento u otro documento". La respuesta de la IUMI, añade, sin embargo, que otros miembros demuestran mayor cautela y recomiendan que "la expresión "cualquier documento similar que sirva como título..." sea definido con precisión de acuerdo con la sección 1 4) de la *Factors Act* del Reino Unido de 1889...".

[33] Este enfoque es análogo al adoptado por la legislación francesa. La Ley francesa de 18 de junio de 1966 sobre fletamento y transporte marítimo dispone en su art. 15 que la Ley es aplicable a todo contrato sobre transporte de mercancía por mar. El art. 18 prescribe que a petición del cargador el porteador debe expedir un conocimiento.

[34] La respuesta del Gobierno del Reino Unido expresa que hay casos en que ambas partes pueden preferir que el Convenio no se aplique. Tales casos serían: "*a*) cuando las mercancías no tienen un valor comercial, sino que se transportan mercancías de un valor que podría ser difícil de cuantificar; *b*) cuando se emplean métodos experimentales de embalaje (un caso ilustrativo constituye el método recientemente incorporado de refrigeración para el transporte de carne desde Nueva Zelandia); *c*) cuando la índole espacial de la carga hace que la aplicación de las Reglas de La Haya no sea conveniente (un caso reciente fue el del transporte de mercancías muy diversas que habían sido adjudicadas por un Tribunal de Presas; el costo de examinar las mercancías a fin de identificarlas con el propósito de expedir un conocimiento hubiera sido totalmente desproporcionado al valor de las mercancías). Se convino

32. Un proyecto de disposición en el que se incluyeran los elementos esenciales de este enfoque amplio respecto del ámbito de aplicación del Convenio sería del tenor siguiente:

Proyecto de propuesta

1. La expresión "contrato de transporte" se aplica a todos los contratos de transporte marítimo de mercancías.

Variante a)

2. Las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán a las pólizas de fletamento, pero si se emiten [conocimientos, cartas de porte u otros] documentos que prueben los contratos de transporte de mercancías en el caso de un buque sujeto a una póliza de fletamento, esos documentos deberán ajustarse a los términos del presente Convenio.

Variante b)

2. Las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán al transporte realizado conforme a una póliza de fletamento en virtud de la cual un buque o toda la capacidad de transporte o la parte [principal] [o una parte considerable] de la capacidad de transporte de un buque se [comprometa] durante un plazo [determinado] o para un viaje determinado. Sin embargo, si se emiten [conocimientos, cartas de porte u otros] documentos que prueben los contratos de transporte de mercancías en el caso de un buque sujeto a una póliza de fletamento, esos documentos deberán ajustarse a los términos del presente Convenio.

33. El *párrafo 1* del proyecto de propuesta es análogo en su enfoque y redacción a la disposición del Convenio relativo al transporte por carretera y a la del Convenio sobre el transporte de pasajeros por mar[35]. Esta fórmula elimina la necesidad de: 1) especificar y definir los diversos tipos de documentos de cuya emisión dependa la aplicación del Convenio; 2) ocuparse concretamente de casos en que se empleen nuevos tipos de documentos probatorios del contrato, y 3) ocuparse concretamente de casos en que no se emita ningún documento por diversas razones averiguables[36]. Ese enfoque parecería minimizar las ambigüedades y lagunas implícitas en el criterio del Convenio de 1924 y complementaría los objetivos del Convenio de fijar normas mínimas obligatorias respecto de la responsabilidad del porteador por el transporte marítimo de mercancías.

34. Como el texto se refiere al "contrato" cabría preguntarse si la definición haría aplicable el Convenio a los contratos "por cantidad" o "por especificaciones" o a otros contratos en virtud de los cuales el porteador se comprometiera a transportar la carga al cargador en el futuro[37]. A ese respecto, puede dirigirse la atención a la versión revisada del artículo I *a*) del Convenio que dispone que: "i) la expresión "transporte de mercancías" abarca el *período durante el cual las mercancías están en poder del porteador* en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga"[38]. Parecería que el texto precendente restringiera el ámbito del Convenio a los acuerdos para el transporte de mercancías concretas resultantes de contratos "por cantidad", "por especificaciones" u otros análogos.

35. El párrafo 1 se refiere a "todo contrato de transporte *marítimo* de mercancías". El propósito de la palabra "marítimo" es excluir de la aplicación del Convenio el transporte de mercaderías por vías de navegación interior. Esa referencia puede ser suficiente para limitar el ámbito del Convenio al transporte por mar[39].

---

entonces que debían transportarse asumiendo los riegos el propietario de la carga." En la respuesta del Reino Unido se hace notar que el art. 6 de las actuales Reglas de La Haya admite esos casos especiales. Más adelante, la respuesta del Reino Unido formula la propuesta siguiente: "1. Estas Reglas se aplicarán a todos los contratos de transporte marítimo de mercancías en que se emita un conocimiento o un documento similar que sirva como título. 2. Estas Reglas se aplicarán a todos los demás contratos de transporte... de mercancías, salvo que las partes hayan convenido expresamente lo contrario y que una declaración en tal sentido se haya insertado en el documento que pruebe el contrato de transporte. 3. Estas Reglas no se aplicarán a las pólizas de fletamento."

[35] Artículo 1.1 del Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercaderías por carretera, 1956 (CMR); artículo 1 *b*) del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte de pasajeros por mar, Convenio de derecho marítimo, *Ministère des affaires étrangères et du commerce extérieur de Belgique, Service des traités*, I.V.1968, pág. 79.

[36] Al examinar el ámbito de aplicación del Convenio, tal vez el Grupo de Trabajo desee examinar también la necesidad de tomar medidas concretas acerca de un artículo adecuado del Convenio sobre el efecto de datos computadorizados utilizados con ocasión del transporte de mercancías. A ese respecto, la respuesta de los Estados Unidos a la nota verbal de mayo de 1973 expresa que "se cree que sería conveniente una nueva expansión de la cobertura del Convenio para los distintos tipos de documentos oficiosos que se utilizan ahora en el transporte marítimo. Con respecto a los envíos para los que no se emite ninguna documentación real porque el envío se registra mediante cintas de computadoras, el presente requisito constituye una complicación innecesaria". La respuesta del Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado señala también el uso creciente de datos electrónicos y automáticos en relación con el transporte marítimo de mercancías.

[37] En la respuesta de Noruega se dice que "los contratos relativos a envíos sucesivos de una determinada cantidad de mercancías (contratos por cantidad) deben considerarse del mismo modo que las pólizas de fletamento para los propósitos del Convenio". En la respuesta del *Comité maritime international (CMI)* se señala que a juicio de su subcomité internacional sobre la materia "un régimen obligatorio no es adecuado para los fletamentos por un tiempo determinado, los contratos por volumen, los contratos relativos a viajes consecutivos y los fletamentos por viaje". Posiblemente habrían de incluirse en esa lista "los acuerdos generales relativos a reservas que abarquen plazos determinados".

[38] Grupo de Trabajo, informe sobre el tercer período de sesiones (A/CN.9/63, párr. 14), Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1973, segunda parte, IV.

[39] La parte II de este informe, que se ocupa del ámbito geográfico de aplicación del Convenio, formula dos proyectos de propuesta (párrs. 21 y 26) que, mediante el texto entre corchetes, harían aplicable el Convenio a un "contrato de transporte". Si el Grupo de Trabajo aprueba ese texto entre corchetes, que se refiere al "contrato de transporte", la definición del "contrato de transporte" que figura en el mencionado proyecto de propuesta (párr. 32 *supra*) parecería suficiente para restringir el alcance del Convenio al transporte "marítimo". En cambio, si el Grupo de Trabajo no aprueba la referencia que figura entre corchetes al "contrato de transporte" en la definición del ámbito geográfico, sería necesario enunciar en otra parte que el Convenio se aplica al transporte "marítimo". Véase, por ejemplo, el artículo 1 *e*), en su forma aprobada por el Grupo de Trabajo: Compilación, parte B; Grupo de Trabajo, informe sobre el tercer período de sesiones, párr. 14 1).

36. En el párrafo 2 del proyecto de propuesta se enuncian dos variantes para ocuparse de la exclusión de las pólizas de fletamento del ámbito del Convenio[40]. La variante *a*) conserva la redacción del artículo 5 del Convenio de Bruselas de 1924. El texto del artículo 5 se mantiene en el supuesto de que en la práctica se pueden distinguir las pólizas de fletamento de los contratos regulados por el Convenio y de que los problemas de interpretación de la ley en casos dudosos pueden ser resueltos por los tribunales nacionales. Se incluyen las palabras que figuran entre corchetes puesto que puede considerarse aconsejable tener en cuenta la emisión de documentos que no sean conocimientos en virtud de un fletamento (véanse los párrs. 11 a 18 *supra*).

37. La variante *b*) sigue el criterio propuesto en la respuesta de los Estados Unidos[41]. Su propósito es suministrar una definición general de las pólizas de fletamento a fin de distinguir con mayor claridad tales contratos de los contratos relativos al transporte de mercancías a que se aplica el Convenio.

38. Además de los artículos examinados en el tercer informe del Secretario General, la expresión "conocimiento" figura en los siguientes artículos del Convenio: párrafos 3, 4 y 7 del artículo 3, párrafo 5 del artículo 4 y párrafo 1 del artículo 5. Esos artículos plantean problemas que son independientes de los relativos al ámbito de este Convenio, de que se ocupa el presente estudio. Sin embargo, tal vez el Grupo de Trabajo desee tener presente las medidas que adopte respecto del artículo 1 *b*) cuando se ocupe de los problemas planteados por los artículos adicionales mencionados.

[40] La exclusión continua de las pólizas de fletamento del ámbito de aplicación recibió apoyo en las respuestas de los siguientes países: Estados Unidos de América, Noruega, y Reino Unido. En la respuesta del Gobierno de Bélgica se dice que la cuestión de si las pólizas de fletamento deben ubicarse dentro del ámbito de aplicación del Convenio debería dejarse pendiente provisionalmente hasta que se hubieran formulado las disposiciones relativas al transporte de mercancías con respecto al transporte que no fuera realizado mediante el fletamento completo o parcial de un buque.

[41] La propuesta de los Estados Unidos dice así: "El transporte de mercancías regido por el presente Convenio no incluye el transporte conforme a un fletamento por el que toda la capacidad de carga o una parte muy importante de ella se emplee por un tiempo determinado o por un viaje. . . Sin embargo, el presente Convenio se aplicará al transporte de mercancías para el cual el buque sea fletado desde el momento en que un conocimiento o un documento análogo emitido en virtud o a raíz de una póliza de fletamento regule las relaciones entre el porteador y el tenedor del documento."

PARTE IV. ELIMINACION DE LAS CLAUSULAS

A. Introducción

1. En la parte VI del segundo informe del Secretario General se analizan los problemas fundamentales que plantean las cláusulas nulas y se examinan cuatro criterios (párr. 7), no necesariamente excluyentes, para lograr la eliminación en los conocimientos de embarque de determinadas cláusulas cuya nulidad se sostiene normalmente sobre la base del párrafo 8 del artículo 3 del Convenio de Bruselas[1]. En el presente informe no se repetirá el análisis ya hecho, sino que se complementará el informe anterior con proyectos de variantes.

2. Al examinar las variantes que se proponen más adelante será útil recordar que la inclusión de las cláusulas nulas ha causado incertidumbre a los propietarios de la carga en cuanto a sus derechos y a su responsabilidad. La supresión de esas cláusulas nulas "facilitaría el comercio, dado que su inclusión [permanente en los conocimientos de embarque] 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; *c*) fomentan la litigación innecesaria"[2].

[1] Un posible quinto criterio, sugerido en la respuesta de Noruega al cuestionario de la Secretaría de julio de 1972, es el de 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".

[2] Informe de la Secretaría de la UNCTAD sobre los conocimientos de embarque, párr. 295 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta S.72.II.D.2).

B. Aclaración y especificación de los requisitos del Convenio

3. Como se hace notar en el segundo informe del Secretario General, pueden minimizarse los efectos de las cláusulas nulas en el conocimiento de embarque y reducirse las dudas y litigios, formulando en forma clara y explícita los requisitos del Convenio, cuestión esta que constituye la tarea central del Grupo de Trabajo. A ese respecto, el Grupo de Trabajo tal vez desee examinar el párrafo 8 del artículo 3, que dice así:

> "Toda cláusula, convenio o acuerdo en un contrato de transporte, que exonere al porteador o al buque de responsabilidad por pérdida o daño referentes a 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 exoneratorias de la responsabilidad del porteador."

4. Esta disposición es una parte esencial del Convenio, pero se han planteado cuestiones acerca de su claridad en algunos aspectos. Así, se ha dicho que el párrafo 8 del artículo 3, en su texto actual, ofrece "una interpretación demasiado restringida", puesto que se relaciona "solamente con las normas de *responsabilidad*". En consecuencia, se ha sugerido 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"[3].

5. El Grupo de Trabajo tal vez quiera examinar la conveniencia de una disposición que serviría para dar forma a esa opinión y esclarecer algunas otras cuestiones planteadas por el texto actual. Tal disposición podría ser del tenor siguiente:

"Proyecto de propuesta A[4]

"1. Toda cláusula o estipulación del [conocimiento de embarque] [contrato de transporte] será nula y sin efecto en la medida en que se aparte de las disposiciones del presente Convenio. La nulidad de esa cláusula o estipulación no afectará a la validez de las demás disposiciones del contrato de que forme parte. Se considerará que la cláusula por la que se ceda el beneficio del seguro de las mercancías al porteador se aparta de las disposiciones del presente Convenio.

"2. Sin perjuicio de las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo, el porteador podrá aumentar su responsabilidad y sus obligaciones conforme al presente Convenio, siempre que ese aumento se inserte en el [contrato de transporte] [conocimiento de embarque entregado al cargador]."

6. Con la primera frase del párrafo 1 del proyecto de propuesta A se trata de lograr los resultados siguientes:

a) Una cláusula del conocimiento de embarque será nula en la medida en que sea incompatible con *cualquier* disposición del Convenio y no sólo con las disposiciones relacionadas directamente con la responsabilidad (como sucede con el texto actual del párrafo 8 del artículo 3). Se eliminaría así la necesidad actual de tratar de que todos los tipos de cláusulas del conocimiento de embarque que han de prohibirse encajen en la estricta formulación actual de la norma del párrafo 8 del artículo 3. Cabe notar que, naturalmente, cuando una disposición del Convenio establece una opción en favor de las partes o de una de ellas (por ejemplo, sobre arbitraje), el ejercicio de la opción no es incompatible con la disposición del Convenio.

b) Por otra parte, la cláusula del conocimiento de embarque será nula "*solamente* en la *medida*" en que sea incompatible con cualquiera de las disposiciones del Convenio. Con esto se aclaran los problemas, que deja abiertos el texto actual del párrafo 8 del artículo 3, según el cual algunas cláusulas son válidas en determinadas circunstancias y nulas en otras[5].

7. La segunda frase del párrafo 1 del proyecto de propuesta A resuelve una ambigüedad básica del Convenio de Bruselas de 1924, a saber, cuál es el efecto de la cláusula nula sobre el contrato. Anteriormente la reacción de los tribunales podía ir desde: *a*) declarar que se había producido una transgresión esencial del contrato que lo invalidaba; hasta *b*) limitar la nulidad a la cláusula específica del contrato que fuera incompatible con las disposiciones del Convenio.

8. Se añade el párrafo 2 del proyecto de propuesta A a fin de permitir que las partes en el contrato de transporte se aparten de ciertas reglas establecidas en el Convenio, pero sólo en el caso de que el resultado de tal conducta aumente la responsabilidad y las obligaciones del porteador conforme al Convenio. Así, la disposición recoge el fondo del párrafo 1 del artículo 5 del Convenio de Bruselas de 1924, que dispone que el porteador podrá libremente abandonar todos o parte de los derechos y excepciones o aumentar la responsabilidad y obligaciones que le corresponden con arreglo a ese Convenio, siempre que dicho abandono o aumento se inserten en el conocimiento entregado al cargador. Por ejemplo, la segunda sección del párrafo 6 del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924 estipula que "si las pérdidas o daños no son aparentes, el aviso deberá darse en los tres días siguientes a la entrega". El párrafo 2 del proyecto de propuesta A permitiría a las partes aumentar, pero no disminuir, el plazo de la notificación más allá de los tres días fijados en la disposición del Convenio. Con el requisito de que el contrato de transporte no sea incompatible con las disposiciones del Convenio se tiene el propósito de impedir que quien redacte el contrato eluda, en forma directa o indirecta, las normas mínimas elaboradas para regular la responsabilidad del porteador.

Los proyectos de propuestas que figuran más adelante, que reflejan algunos otros criterios, parten del supuesto de que el Convenio incluirá una regla general sobre las cláusulas nulas del contrato, tales como las previstas en el párrafo 8 del artículo 3 o en la modificación indicada en el proyecto de propuesta A.

C. Enumeración de tipos concretos de cláusulas nulas en el Convenio

9. Un segundo criterio podría consistir en especificar en el texto del Convenio los tipos de cláusulas que habrían de considerarse nulas. Se observará que el Convenio de Bruselas de 1924 prohíbe concretamente las cláusulas de "cesión del beneficio del seguro" (última frase del párrafo 8 del artículo 3).

10. Hay algunas dificultades fundamentales inherentes en enumerar las cláusulas en el Convenio y calificarlas de nulas. En el segundo informe del Secretario General se examinaron algunas de esas dificultades:

a) Muchas cláusulas son "nulas" cuando se aplican en una situación de hecho determinada, pero son válidas en otras situaciones. Por ejemplo, la denominada cláusula "de flete", por la que se estipula que el flete se pagará "aunque se pierdan" el buque y/o las mercancías, puede ser nula si el porteador es jurídicamente responsable de las pérdidas, pero puede ser válida si no lo es[6].

b) La fijación en el Convenio de ciertas cláusulas nulas podría conducir muy bien a los redactores de contratos a preparar nuevos textos con los mismos fines. Las nuevas cláusulas podrían defenderse basándose en que no figuran entre las cláusulas que el Convenio prohíbe concretamente[7].

---

[3] Respuesta del Gobierno de Suecia al cuestionario de la Secretaría de julio de 1972.

[4] En una etapa futura, tal vez el Grupo de Trabajo quiera examinar la posibilidad de complementar el texto revisado del párrafo 8 del artículo 3 con el artículo 6 que da validez, con arreglo al Convenio, a ciertos acuerdos especiales que se apartan de las disposiciones del Convenio.

[5] Segundo informe del Secretario General, parte VI, párr. 10, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 4.

[6] *Ibid.*, párr. 10, nota 9.

[7] En las respuestas de los gobiernos al cuestionario se expresaron dudas acerca de la conveniencia de especificar las cláusulas nulas. Segundo informe del Secretario General, parte VI, nota 11; Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 4.

11. El Grupo de Trabajo ya ha examinado los problemas que respecto de su nulidad plantean algunas cláusulas no comprendidas específicamente en el Convenio de Bruselas de 1924. Esos problemas se han resuelto mediante disposiciones sustantivas concretas en los textos revisados, aprobados por el Grupo de Trabajo. Entre las cláusulas del conocimiento de embarque que han de ser reguladas por las nuevas disposiciones del Convenio están las de elección de tribunales, arbitraje y trasbordo. Es muy posible que los problemas de nulidad planteados por cláusulas concretas del conocimiento de embarque pueden resolverse dentro del marco de disposiciones sustantivas concretas. Sin embargo, si la revisión del Grupo de Trabajo del texto sustantivo le lleva a la conclusión de que algún tipo determinado de cláusula nula premanece aún fuera del marco de las disposiciones de fondo, tal vez el Grupo de Trabajo quiera decidir si conviene esclarecer o ampliar las normas de fondo propuestas, o si es necesario describir concretamente tal cláusula y prohibirla.

D. Establecimiento de sanciones por las cláusulas nulas

12. Un tercer criterio consistiría en penar el empleo de cláusulas nulas, a fin de eliminarlo o por lo menos desalentarlo, así como en indemnizar a los propietarios de la carga por los gastos en que hubiesen incurrido como resultado de la inclusión de cláusulas nulas por el porteador.

13. Un criterio podría ser la supresión de la limitación de la responsabilidad en los casos en que el porteador, en una demanda judicial o en un procedimiento de arbitraje, trate de basarse solamente en una cláusula del conocimiento de embarque u otro documento de transporte que sea incompatible con el párrafo 8 del artículo 3.

14. La disposición basada en ese criterio diría así:

"Proyecto de propuesta B — variante 1)

"El porteador no tendrá derecho al beneficio de la limitación de responsabilidad previsto en el artículo ( ) del presente Convenio si en un procedimiento judicial o arbitral tratara de hacer valer alguna cláusula del [contrato de transporte] [conocimiento de embarque] que sea claramente incompatible con el artículo [3 8)]."

15. Hay que admitir que el término "claramente" que se emplea para calificar la palabra "incompatible" en el proyecto de propuesta B — variante 1) puede dar lugar a problemas de interpretación. Sin embargo, si la disposición no requiriese que la cláusula discutida se apartase *claramente* del Convenio, serviría para impedir que el porteador hiciera valer legítimamente una excepción que pudiera prosperar en los casos en que la validez o la nulidad de esa cláusula fuera discutible.

16. La variante 1) no sería de carácter penal, puesto que implicaría simplemente la supresión de la limitación de responsabilidad y haría responsable al porteador de los daños efectivos ocasionados a la carga conforme a las reglas. Sin embargo, podría tener un importante efecto disuasivo en la preparación de cláusulas modelo de conocimientos de embarque.

17. La segunda variante, que se presenta a continuación, está destinada a indemnizar los daños ocasionados por la inclusión de la cláusula nula. La disposición que incorpora esa idea pasaría a ser la segunda sección del párrafo 8 del artículo 3 y sería del tenor siguiente:

"Proyecto de propuesta B — variante 2)

"El porteador será responsable de todos los gastos, pérdidas o daños resultantes de cualquier cláusula que en virtud del presente artículo sea nula y sin efecto."

18. Esta variante imputa al porteador la responsabilidad de "todos los gastos, pérdidas y daños" resultantes de la inclusión de una cláusula nula y convierte la relación de causalidad entre la presencia de la cláusula nula y el perjuicio ocasionado en requisito de la responsabilidad[8]. Así, en virtud de esa disposición del Convenio, el porteador será responsable de las costas del litigio entre porteadores y propietarios de la carga o entre cargadores y consignatarios a quienes afecte la cláusula nula.

E. Exigencia de que el contrato de transporte contenga una cláusula de notificación respecto de las cláusulas nulas

19. Un cuarto criterio responde a la necesidad de señalar a la atención de los propietarios de la carga las disposiciones del Convenio que invalidan las cláusulas del contrato de transporte. Los propietarios de la carga, especialmente quienes carecen de la experiencia y del asesoramiento jurídico de que disponen las grandes empresas comerciales, se podrían considerar obligados por una cláusula nula del contrato de transporte cuyo efecto fuera liberar al porteador de la responsabilidad prevista en el Convenio.

20. Con ese objeto podría insertarse en el Convenio una disposición que exigiera que el contrato de transporte expresase que no surtiría efecto ninguna disposición que fuera incompatible con el Convenio. Sin embargo, ese requisito concreto daría muy poco resultado si no fuera acompañado de sanciones[9].

21. Una disposición que exija la notificación de que el Convenio es aplicable y establezca una sanción para la omisión de tal notificación en el contrato de transporte, podría decir lo siguiente:

"Proyecto de propuesta C

"1. El [conocimiento de embarque] [contrato de transporte] contendrá una declaración en el sentido de que: *a*) el transporte está sujeto a las disposiciones del presente Convenio; y *b*) cualquier cláusula del [conocimiento de embarque] [contrato de transporte] será nula y sin efecto en la medida en que se aparte de las disposiciones del presente Convenio.

"2. Si el [conocimiento de embarque] [contrato de transporte] no contiene la declaración mencionada en los apartados *a*) y *b*) del párrafo 1, el porteador no tendrá derecho al beneficio de la limitación de responsabilidad previsto en el artículo ( ) del presente Convenio."

---

[8] Segundo informe del Secretario General, parte VI, párrs. 11 y 12 y nota 12; Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 4.

[9] *Ibid.*, párrs. 13 a 15.

22. Con el apartado *a*) del párrafo 1 del proyecto de propuesta C se tiene el propósito de informar al propietario de la carga de que el contrato de transporte está regido por el Convenio. Ese criterio se adoptó tanto en el Convenio de Varsovia (transporte aéreo) como en la Convención sobre el contrato de transporte internacional de mercaderías por carretera (CMR)[10]. Además, algunas promulgaciones nacionales del Convenio de Bruselas de 1924 han incorporado una cláusula de esa índole en el texto del Convenio[11].

23. Con el apartado *b*) del párrafo 1 del proyecto de propuesta C se tiene el propósito de advertir al propietario de la carga de que el Convenio ofrece protección contra ciertos tipos de cláusulas del conocimiento de embarque.

24. El párrafo 2 del proyecto de propuesta C responde a la necesidad de establecer las consecuencias de la omisión de la declaración requerida en el contrato de transporte. Cabe pensar que a falta de sanciones expresas el porteador tendría poco o ningún incentivo para la inclusión de tal declaración.

25. Si el Convenio no contiene una norma que imponga penas concretas, la aplicación de sanciones por la omisión de la declaración requerida en el contrato de transporte quedaría librada a las leyes nacionales, lo que llevaría a diversas soluciones y, por ende, comprometería la aplicación uniforme de esa disposición del Convenio. Las soluciones que dieran las leyes nacionales podrían variar desde la imposición de responsabilidad estricta al porteador hasta la no aplicación de sanción alguna.

26. Al considerar el párrafo 2 del proyecto de propuesta C, el Grupo de Trabajo tal vez quiera examinar lo siguiente: *a*) la posibilidad de incluir en el contrato de transporte una disposición por la que se notifique al propietario de la carga la aplicabilidad del Convenio al transporte y la nulidad de las cláusulas incompatibles con el Convenio; *b*) el alcance limitado de la sanción, que haría responsable al porteador de las pérdidas o daños efectivos que por su culpa experimentara el propietario de la carga.

27. Si el Grupo de Trabajo adopta una disposición que siga la pauta del proyecto de propuesta C, tal vez quiera examinar en una etapa posterior la posibilidad de añadir esa disposición al artículo relativo a lo que necesariamente debe expresarse en el contrato de transporte (párr. 3 del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924).

[10] *Ibid.*, nota 2.

[11] *United Kingdom Carriage of Goods by Sea Act* (Ley del Reino Unido sobre el transporte marítimo de mercancías), 1924 (14 y 15 Geo. 5, c. 22), artículo 3; *United States Goods by Sea Act* (Ley de los Estados Unidos sobre el transporte marítimo de mercancías), 46, U.S.C.A., 1300 a 1315, artículo 13.

3. Estudio sobre el transporte de animales vivos (A/CN.9/WG.III/WP.11*)

Nota de la Secretaría

De conformidad con una petición formulada por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional en su quinto período de sesiones (1972)** el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) ha preparado un estudio sobre el transporte marítimo de animales vivos, que se acompaña.

Se observará que las conclusiones referentes a la historia y la práctica en materia de transporte de animales vivos figuran en los párrafos 99 a 106 del Estudio. Se formulan en él tres propuestas posibles (la Propuesta I en el párrafo 108; la Propuesta II en el párrafo 113; la Propuesta III en el párrafo 118).

INDICE

	Párrafos
INTRODUCCIÓN	
I. CONSIDERACIONES PRELIMINARES	1–8
Planteamiento del problema	1–5
Las dificultades	6–8
II. DEFINICIONES Y CUESTIONES CONEXAS	9–24
El animal	9–10
La expresión "animales vivos"	11–19
Estadísticas	20–21
Aspectos sanitarios y veterinarios	22–24

* 27 de diciembre de 1973.

** 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), Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, primera parte, II, A, párr. 50.

	Párrafos
III. EL PROBLEMA DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE ANIMALES VIVOS EN LOS DIFERENTES MODOS DE TRANSPORTE	25–62
A. Transportes marítimos internacionales	25–26
B. Transportes aéreos internacionales	27–36
C. Transportes ferroviarios internacionales	37–45
D. Transportes internacionales por carretera	46–54
E. Transporte por vías navegables interiores	55–60
F. Transportes combinados internacionales	61–62
IV. EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE ANIMALES VIVOS	63–82
Las Reglas de La Haya y la Harter Act	63–65
Las leyes	66–74
Los documentos	75
La práctica	76–82
V. EL CONVOYANTE	83–96
VI. EL TRANSPORTE MULTIMODAL DE ANIMALES VIVOS	97–98
VII. CONCLUSIONES Y PROPUESTAS	99–124
	Página
ANEXOS	200

INTRODUCCIÓN

En su tercer período de sesiones (31 de enero a 11 de febrero de 1972), el Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo de la CNUDMI (en adelante "el Grupo de Trabajo"), en el marco de sus trabajos sobre la responsabilidad del porteador por cargas sobre cubierta y animales vivos, aceptó la sugerencia del observador del Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) de que el UNIDROIT preparase un estudio sobre las reglas que han de aplicarse al transporte de animales vivos (A/CN.9/63, párr. 34*). El alcance de este estudio se precisó posteriormente en un acuerdo entre las secretarías, a saber: "la elaboración de un estudio sobre la cuestión de incluir el transporte de animales vivos en el ámbito de aplicación de las reglas de La Haya, y la formulación de propuestas alternativas concretas que tengan por objeto tratar los problemas planteados por el transporte de animales vivos y las razones que motivan estas propuestas, basadas principalmente en: 1) todas las reglas y prácticas jurídicas, en particular los datos estadísticos y otras informaciones pertinentes relativas al transporte marítimo de animales vivos, y 2) la práctica y el derecho relativos al tratamiento de este problema en otras formas de transporte".

En consecuencia, el presente estudio, tras delimitar el problema y subrayar las dificultades encontradas en la investigación, trata de definir a los animales vivos, objeto de estos transportes particulares, respecto de los que se indican también los aspectos estadísticos y sanitarios. A continuación, el estudio examina el transporte de animales vivos en los diversos modos de transporte, y después de forma especial en el marco marítimo desde el ángulo del Convenio, de las leyes y de la práctica. Tras una mención de la posición del cargador y de los transportes multimodales de animales vivos, se presentan, para terminar, ciertas propuestas concretas al Grupo de Trabajo en el contexto de la revisión de las Reglas de La Haya.

* Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV.

I. CONSIDERACIONES PRELIMINARES

Planteamiento del problema

1. Hace casi un siglo, las Pandectas belgas (véase *Animal*, No. 6) señalaban que si bien el espacio ocupado en la legislación por los animales es considerable, las disposiciones que les conciernen caen dentro de los más diversos órdenes de ideas, sin que haya casi relación entre ellas, y llegaban a la siguiente conclusión: "esto es sin duda lo que explica la falta de un tratado que contenga una exposición completa de las reglas relativas a la condición de los animales en el derecho moderno, y especialmente en nuestro moderno derecho positivo". Esta observación sigue teniendo actualidad en nuestros días. Las investigaciones de los especialistas en derecho civil no les llevan a aventurarse en el terreno del derecho del transporte; cuando se ocupan de los animales, tratan las cuestiones de propiedad o de la responsabilidad civil por los daños causados por ellos. Pero incluso los especialistas en derecho del transporte rara vez estudian el transporte de animales, que en definitiva no son más que un bien entre otros que pueden ser objeto de un contrato de transporte. El mundo de los transportes prefiere dedicar su interés a las mercancías corrientes y "seguras", aquellas cuyo desplazamiento reservará menos sorpresas. Su reacción ante los animales, que no pueden ser transportados como carga ni como pasajeros, consiste en reservar a esta carga azarosa (para usar un vocablo de moda) un trato poco favorable, cuando no hacen del animal, como sucede en el transporte marítimo, un objeto fuera de la ley en el sentido estricto del término. No obstante, se trata de bienes que a veces tienen un valor económico considerable, dada

su incidencia en la balanza comercial, especialmente en los países en desarrollo[1].

2. La protección insuficiente de los animales transportados se produce frecuentemente por falta de diligencia de los encargados de atenderlos. La mortalidad elevada en el transporte de animales (casi siempre los heridos o enfermos tienen que ser sacrificados o arrojados por la borda), argumento frecuentemente invocado para justificar una reducción de responsabilidad, se debe generalmente a la falta de cuidado de una de las partes en el contrato de transporte. A veces, el cargador instala mal a los animales, no proporciona un acompañante competente o no da las instrucciones necesarias; otras veces el porteador, amparado por exoneraciones casi totales, equipa o mantiene mal el medio de transporte destinado a este tipo de transporte o cuida mal esta carga cuando asume su cuidado. Hay descuidado abandono en una de las partes y resignación en la otra. Un régimen más estricto daría quizá a las partes un sentido más marcado de sus responsabilidades, evitando al comercio pérdidas económicamente injustificadas y a los animales transportados sufrimientos que hieren a los sentimientos humanitarios.

3. Las repercusiones en la opinión pública pueden también, a la larga, influir en el plano normativo, en esta época en que la protección de las especies animales se asimila a la defensa de los recursos de la naturaleza y del medio ambiente. El calvario de los animales tratados — puede decirse — ferozmente ha suscitado indignación y crítica, como antiguamente lo hiciera el transporte de esclavos en los barcos negreros. Se han emprendido campañas enérgicas contra esta situación, tanto por iniciativa de la Federación Mundial Protectora de Animales, como de la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza y sus Recursos y, en Inglaterra, por la Royal Society for the Prevention of Cruelty to Animals (RSPCA).

4. Esta introducción sería incompleta si omitiera un primer resultado alcanzado por estos esfuerzos en el plano intergubernamental cuyas consecuencias pueden ser múltiples, a saber: la Convención europea sobre la protección de los animales en el transporte internacional (París, 13 de diciembre de 1968) (en adelante, "Convención de París"), basada en un proyecto de la Federación Mundial Protectora de Animales[2]. Los objetivos inmediatos de esta Convención no coinciden quizá directamente con los de la CNUDMI en la revisión de las Reglas de La Haya[3], donde el transporte de animales no desempeña un papel principal. Pero el objetivo de la Convención de París (véase su preámbulo) es "evitar, en la medida de lo posible, todo sufrimiento a los animales transportados". Dado que estos sufrimientos acarrean casi siempre un daño (muerte, heridas, depreciación), esta preocupación está próxima a la de los autores de la revisión de las Reglas de no permitir al porteador marítimo eximirse de la responsabilidad que le ha sido encomendada "a menos que pruebe que él, sus auxiliares o agentes adoptaron todas las medidas racionalmente necesarias para evitar el accidente y sus consecuencias"[4]. Igualmente, la convicción (véase también el preámbulo) de "que las exigencias del transporte internacional de animales no son incompatibles con el bienestar de éstos" será compartida por los que han atacado la mencionada revisión a fin de reservar un destino mejor a la mercancía.

5. La Convención de París tiene carácter general, ya que está abierta a Estados no miembros del Consejo de Europa (art. 49). También puede tener repercusiones en otras convenciones del derecho de los transportes. En efecto, por la recomendación 68 (23) el Comité de Ministros del Consejo de Europa invitó a los Estados contratantes de esta Convención no sólo a inspirarse en ella al elaborar normas en esta materia, sino también a tener en cuenta sus disposiciones "en los acuerdos multilaterales que contengan cláusulas relativas al transporte internacional de animales que celebren con Estados no vinculados por dicha Convención".

Las dificultades

6. El acopio de información para el presente estudio presentó graves dificultades que quizá expliquen algunas de sus lagunas. Para los transportes internacionales de animales vivos por ferrocarril y por carretera, la tarea estaba facilitada por la existencia de normas internacionales precisas, aunque a escala no mundial: el Convenio internacional relativo al transporte de mercaderías por ferrocarril (CIM) y el Acuerdo sobre el transporte internacional de mercancías por ferrocarril (SMGS) en los países socialistas; y la Convención sobre el contrato de transporte internacional de mercadería por carretera (CMR). La doctrina apenas ha profundizado las cuestiones planteadas por estos modos específicos de transporte. En cuanto a la jurisprudencia, la claridad de las soluciones contenidas en las normas internacionales parece no haber dado lugar a muchos litigios[5]. Hay que señalar que la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIF) elabora actualmente una "Ficha" que contiene directrices complementarias de las normas ferroviarias convencionales, tanto obligatorias como recomendadas,

---

[1] Discurso pronunciado por el Sr. N. Singh, Presidente, Grupo de Trabajo de la CNUDMI, sobre el transporte marítimo, para presentar el Informe sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo, *India News* (Misión de la India ante las Naciones Unidas), párr. 7.

[2] Al 1° de junio de 1973 esta Convención había sido ratificada por Dinamarca, Islandia, Luxemburgo, Noruega, Suecia y Suiza; ha sido firmada (y está en vías de ratificación) por Austria, Irlanda, Italia y el Reino Unido.

[3] La expresión "Reglas de La Haya" es la utilizada normalmente por el Grupo de Trabajo para designar el Convenio de Bruselas para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de 25 de agosto de 1924. Sobre este punto no hay que temer la posibilidad de confusión con las "Reglas de La Haya de 1921", ya que la misma disposición excluye a los animales vivos de la definición de las "mercancías" en el Convenio de 1924 y en las Reglas de 1921.

[4] Véase el nuevo texto sobre la responsabilidad del porteador marítimo elaborado por el Grupo de Redacción del Grupo de Trabajo (cuarto período de sesiones), A/CN.9/74, párr. 28, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, I.

[5] La Oficina Central de transportes internacionales por ferrocarril (OCTI) ha investigado amablemente en su fichero los sumarios de las decisiones dictadas en materia de transportes ferroviarios internacionales CIM de animales vivos que merezcan señalarse; tales decisiones apenas rebasan la docena desde el comienzo del siglo (véase el Anexo I). En materia de carretera, bajo el imperio de la CMR, que relativamente es más reciente, no parece todavía que se haya formado una jurisprudencia digna de mención.

relativas a las obligaciones de los expedidores, los convoyantes, los mandatarios y los ferrocarriles[6].

7. En materia aérea, la Convención de Varsovia de 12 de octubre de 1929, enmendada por el Protocolo de La Haya de 28 de septiembre de 1955, no hace diferencias entre los animales vivos y otras mercaderías. Una disposición introducida por el Protocolo de La Haya (párrafo 2 del artículo 23) hizo lícitas algunas cláusulas de exoneración en las que a veces quiere incluirse a los animales vivos, mediante estipulaciones contractuales expresas. Pero los porteadores aéreos parecen haber comprendido también que la clave del problema reside en una determinación más precisa de los cuidados diligentes que deben aportar todas las partes en el contrato a esta mercadería especial, más que en acudir al refugio de las cláusulas de exoneración, que es sicológica y comercialmente recusable. Su asociación profesional, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), constituyó un órgano especial, la Live Animal Board, encargada de elaborar y de tener constantemente al día un Live Animals Manual (Manual sobre animales vivos), que constituye un verdadero código de embalaje, alimentación y transporte cuidadoso de animales pertenecientes a 231 especies diferentes, que incluyen desde insectos y peces hasta elefantes y ballenas[7].

8. El hecho de que las Reglas de La Haya hayan excluido de su ámbito de aplicación el transporte marítimo de animales vivos los ha sustraído a la atención de la doctrina. La jurisprudencia es escasa, ya que los perjudicados y sus aseguradores (cuando los animales están asegurados) ante la exoneración casi total de los porteadores, generalmente consideran inútil entablar procesos que serían bastante aleatorios. Este silencio, roto a veces por algunas decisiones que se esfuerzan por proteger al cargador[8], encubre una situación malsana cuyos protagonistas parecen aceptar por resignación o por interés. Las tentativas de obtener información sobre los contratos, documentos y prácticas en esta esfera, de obtener datos estadísticos e incluso opiniones sobre este tema chocan con resistencias, que indican la existencia de un auténtico problema y de recelos en cuanto a los esfuerzos para resolverlo. Hasta la valiente iniciativa de la UNCTAD de someter a revisión crítica las Reglas de La Haya, nadie o casi nadie trataba de correr este velo. Pero la buena voluntad demostrada en esta investigación por numerosas partes ha permitido superar muchos obstáculos. Por tanto, deben darse las gracias de forma especial por su contribución al Gobierno australiano, a la FAO, a la OCMI, a las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas (en particular la CEPALO y la CEPA), la OCTI, la UIF, la IATA, la Unión Internacional de Transportes por Carretera, la Cámara de Comercio Internacional de Hong Kong y su secretario, Sr. R. T. Griffiths, y el Sr. F. G. Pemberton, miembro de la delegación británica en el grupo de la ONUDMI, así como a los parques zoológicos de Roma y de Nápoles.

II. Definiciones y cuestiones conexas

El animal

9. Para empezar, el primer obstáculo reside en la dificultad que plantea definir el término "animal", aunque comúnmente se pretende saber muy bien lo que es. Si bien el hombre halla fácilmente un criterio distintivo entre el animal y él mismo en el plano de la razón[9], o en el plano etimológico[10], la distinción entre animales y vegetales no es de un rigor absoluto[11]. Algunos vegetales (mixomizetos) están dotados de movimiento, otros (sensitivos) de sensibilidad. A los fines de esta investigación, un experto de la FAO definió el animal, mediante remisión a otro concepto, de la forma siguiente: "todo ser vivo que, según la taxonomía biológica, se considere que pertenece al reino animal". En el plano jurídico, "cabe definir en términos generales un animal como toda criatura viva semoviente; la definición jurídica restringe el término "animal" a las criaturas excepto el hombre ... En el lenguaje jurídico, el término abarca ordinariamente a todas las criaturas vivas no humanas o racionales y dotadas de la facultad de moverse voluntariamente, a menos que la ley o el contrato en que se emplee la palabra indique que deba dársele otro significado o un significado más restringido"[12].

10. En el derecho romano los animales se clasificaban en tres grupos: *fera* (animales salvajes), *mansueta* (animales domésticos) y *mansuefacta* (animales domesticados)[13]. Esta distinción ha conservado su importancia en los derechos contemporáneos, y especialmente en el derecho de los transportes, en función de los riesgos contraídos según el grado de "mansedumbre" del animal. Así, por ejemplo, siguiendo el criterio corriente se hace hincapié en los peligros particulares de

---

[6] El préambulo del proyecto de "Ficha" UIF precisa que, como "en el tráfico internacional los ferrocarriles efectúan una parte importante de los transportes de animales vivos . . ., deben por tanto esforzarse en proteger a los animales transportados y en evitarles sufrimientos aplicando directrices uniformes, que respeten las Convenciones Internacionales y las disposiciones nacionales de los distintos países".

[7] "Este Manual tiene por objeto servir de guía para uso de las líneas aéreas miembros de la organización y de los cargadores interesados en el transporte de animales vivos por vía aérea. Trata de los aspectos necesarios para asegurar que el transporte de los animales se efectúe sin causarles daños a ellos o al personal encargado." (*IATA Live Animals*, 3a. edición, pág. 6.) La 3a. edición de este Manual entró en vigor el 1° de junio de 1973. La IATA piensa en pasar gradualmente sus prescripciones de la categoría de práctica recomendada a la de resolución obligatoria; entretanto efectúa gestiones para que los gobiernos reconozcan oficialmente este Manual. En el Anexo II figuran dos extractos de este Manual a título de ejemplo.

[8] Por ejemplo, Tribunal de Apelación, París 12 de febrero de 1964, *Dr.mar.fr.*, 1965, párr. 151.

[9] "En su acepción común la palabra "animal" abarca a todos los seres irracionales", *Commonwealth v. Turner*, 14 N.E. 130, 145 Mass. 296. "En lenguaje jurídico la palabra "animal" comprende todos los seres animados pero no dotados de razón, por consiguiente, todos con exclusión del hombre." (*Novissimo Digesto Italiano*, véase *Animali*, párr. 1.)

[10] En latín, *animal*, ser viviente, animado: de *anima*, aliento, vida.

[11] "En el estado actual de la ciencia no puede darse una definición que distinga en pocas palabras el animal del vegetal e incluso cabe preguntarse si debe mantenerse esta distinción para las formas orgánicas más elementales." (*A. Lalande, Vocabulaire technique et critique de la Philosophie*, 5a. edición, París.)

[12] 3 *Corpus Iuris Secundum*, véase *Animals*, párr. 1 y decisión citada.

[13] Párrs. 12-16 *I, De rer. div.*, 2.1, y en D. II, 1-6; *de adquir. rer. dom.*, 41, 1.3, párrs. 14-16; *de adquir. vel. amitt. poss.*, 41, 2.

esta carga debidos al vicio propio de la emotividad de los animales[14], o se afirma sin más que se reconoce generalmente que el transporte de animales presenta incertidumbres especiales que no pueden ser objeto de un control normalizado mediante fórmulas legislativas[15]. Un enfoque diferente cambia el planteamiento del problema partiendo más concretamente de los derechos y deberes de las partes a saber: el cargador, que conoce necesariamente su mercancía — el animal — y debe presentarla al transporte en consecuencia, y el porteador, que no tiene la obligación de transportar ni esta mercancía ni ninguna otra pero que, desde el momento en que ha aceptado transportarla, debe hacerla llegar sana y salva hasta su destino como cualquier otra mercancía. El problema se presenta en este caso como una aplicación particular de los principios relativos a la diligencia debida por las partes, cada una por su lado, a efectos de salvaguardar los bienes transportados.

La expresión "animales vivos"

11. La terminología corriente del derecho de los transportes habla de "animales vivos" (*live animals*)[16], expresión que da título a este estudio. Esta terminología no se preocupa por precisar mejor el contenido de esta expresión, y que el significado de las palabras "vivo" y "*live*" acaso no sea totalmente idéntico en español y en inglés. Esta falta de interés podría explicarse por el hecho de que la doctrina (especialmente en la esfera del derecho angloamericano donde nació la exoneración en esta materia) no se ha preocupado por determinar con más precisión esta expresión. Quizá parezca irónico, en una época en que el respeto a la vida en todas sus formas se impone a la conciencia, invocar la característica de ser "vivo" para reclamar el privilegio de no deber a esta mercancía más que una responsabilidad disminuida, si no es el privilegio de una no responsabilidad total[17].

12. Esta expresión ambigua se presta a confusión, ya que insistir en la circunstancia de que los animales están "vivos" lleva inmediatamente a la conclusión de que son perecederos. Ahora bien, las mercancías "perecederas" responden a una noción distinta, sin duda próxima a la de una mercancía "viva", pero que no puede confundirse con ella. Ello no obstante también se ha invocado a veces, esta noción especialmente en otros modos de transporte distintos del marítimo, en caso de daños causados a un animal transportado[18]. Pero las mercancías perecederas transportadas con arreglo a un conocimiento de embarque no han sido excluidas en modo algundo de las Reglas de La Haya[19]; como máximo, podrían dar lugar, en el marco del régimen previsto en dichas reglas, a una exoneración en favor del porteador marítimo quien podría oponer la excepción de "vicio inherente" de la mercancía.

13. Al analizar más de cerca esta expresión equívoca, se advierte en ella la noción de "vivacidad" de "restlessness" de "vitality of the freight"[20], de "naturaleza viva del animal". Así se desemboca en el rasgo verdaderamente característico del animal en cuanto al riesgo particular para el tráfico, a saber: su capacidad de movimiento[21] autónomo e irracional, que le permite exteriorizar sus "intrinsic qualities and propensities"[22]. El espanto que el hecho desacostumbrado del transporte provoca en los animales constituye por sus consecuencias, a menudo imprevisibles e incontrolables, un peligro particular, ligado a una disposición del animal que lo diferencia de una mercancía inerte por la naturaleza misma de su carácter y le hace parecerse más a un pasajero que a una bala de algodón inanimada[23]. Esta observación llevó a un ilustre autor[24], al criticar una sentencia del Tribunal de Comercio de Marsella[25] que a efectos de la exoneración extendía la noción de animales vivos a unas ostras transportadas en cestos, a preguntarse si era legítimo dar un sentido general y absoluto a la expresión "animales vivos" y si no convenía atender al criterio de la movilidad de los animales para aplicar o no la distinción establecida en las Reglas. Otro autor[26], al analizar esta expresión,

[14] *Carver* (por Colinvaux) *Carriage by Sea*, 11a. edición, 1963, párr. 15 ("injuries arising from their own vice or timidity").

[15] *Knauth, The American Law of Ocean Bills of Lading*, 3a. edición, 1947, pág. 194.

[16] Con excepción de la Convención de París, donde no se consideró necesario precisar que los animales a que se refiere son animales vivos, ya que la palabra "protección" aparece en el título (Rapp. explic. Strasbourg 1969, "Titre", párr. 8).

[17] Fue como reacción contra las consecuencias nefastas de este enfoque por lo que la RSPCA lanzó su campaña SELFA (*Stop the Export of Live Food Animals*). En un informe (reunión de 17 de octubre de 1972, pág. 2), la RSPCA indica que el tráfico de animales para carne se hace en condiciones que "sobrecogerían las mentes y estremecerían las conciencias de todo ser humano" y concluye que "debe fomentarse y desarrollarse el comercio de exportación de animales sacrificados hasta el punto en que se suprima totalmente la exportación de animales vivos para carne". El informe explicativo de la Convención de París (pág. 7, párr. 1) reconoció que esta solución sería ideal desde el punto de vista de la protección de los animales. Esta situación se da también porque estos transportes se realizan bajo el signo de una irresponsabilidad total.

[18] *Amer. and English Encyclopedia of Law*, vol. II, ed. 1887, véase *Bill of Lading* pág. 237. Willes J., en *Blower v. Great Western R.* L.R. 7 C.P. 655; véanse también en derecho aéreo los debates relativos al párr. 2 del artículo 23 de la Convención de Varsovia, enmendada en La Haya.

[19] En la Conferencia de La Haya de 1921 se propuso mencionar también los *perishable goods* (mercancías perecederas) en el artículo I *c*) de las Reglas de 1921, en razón del peligro especial que presenta su transporte. La proposición sólo fue descartada porque el Comité estimó que este caso estaría regulado por las disposiciones del artículo V (artículo 6 del Convenio de Bruselas de 1924) (*International Law Association, Report on 30th Conference* vol. II, *Proceedings of the Maritime Law Committe on The Hague Rules 1921*, pág. 79).

[20] Hutchinson, *The Law of Carriers*, ed. 1906, sec. 336, pág. 343.

[21] En *Kansas, etc., R. Co. v. Reynolds, 8 Kan. 623*, los jueces señalaron que "el movimiento voluntario del ganado introduce un elemento de peligro en el transporte contra el que ni la razón ni la autoridad requieren que el porteador asegure . . ."

[22] *Amer. and English Encyclopedia of Law*, vol. III, ed. 1887, véanse *Carriers of Live Stock*, pág. 8, y los casos citados de "lesiones resultantes de la naturaleza intrínseca del ganado", todos ellos de daños causados de una forma u otra por la movilidad de los animales.

[23] Hutchinson (*cit.*, sec. 35) destaca la diferencia entre este transporte y el de mercancías ordinarias.

[24] G. Ripert, *Droit maritime*, París 1952, II, pág. 686, nota 1.

[25] T. Marseille, 9 de noviembre de 1948, *Revue Scapel*, 1948, 43.

[26] F. Sauvage, *Manuel pratique du transport de marchandises par mer*, París 1955, pág. 36. En transporte no internacional, la ley francesa de 1966 no excluye los animales vivos, sino que permite al porteador marítimo exonerarse contractualmente de responsabilidad respecto de ellos. En el mismo sentido, S. Calero, *El Contrato de transporte marítimo de mercancías*, Roma-Madrid 1957, pág. 33 y nota 46.

estimó que no se aplicaba "más que a los animales que son generalmente transportados, o al menos a los que poseen cierta libertad de movimientos", añadiendo que tanto en la ley francesa como en las Reglas de La Haya "en efecto es sobre todo el transporte de ganado lo que se contempla".

14. Las vacilaciones sobre el alcance que deba darse a esta expresión no provienen solamente de cierta doctrina. La Convención de París no dedicó atención a todas las especies animales, sino especialmente a las que son objeto de la mayoría de los transportes internacionales[27] esforzándose más especialmente "en precisar las medidas de protección necesarias a los solípedos domésticos y a los animales domésticos de las especies bovina, ovina, caprina y porcina"[28]. Dicha Convención no consagra más que un breve artículo general a los animales de sangre fría (art. 46) y deja fuera de su ámbito específico numerosos seres que la taxonomía biológica coloca entre los animales, aún considerando "que, en principio, el trato humanitario debería aplicarse a todas las especies animales"[29].

15. Frente a los distintos aspectos de la práctica se impone una observación análoga. Los accidentes ocurridos a animales durante el transporte mencionados en la prensa se refieren sobre todo a animales transportados en grupo (ganado bovino, ovino, equino, porcino, roedores (conejos y liebres) y aves) que tienen todos capacidad autónoma de movimiento. La jurisprudencia también se refiere casi exclusivamente a las mismas especies. Así, por ejemplo, las decisiones comunicadas por la OCTI (véase Anexo I) se refieren a las siguientes especies: bóvidos (2), caballos (2), cerdos (2), perros (2), aves (2), conejos (1). Las que cita la *Amer. and Engl. Encyclopedia of Law*, en el artículo *Carriage of Live Stock* (*cit.*) se refieren sobre todo a ganado, caballos, asnos y mulos, corderos, cerdos y perros. Por otra parte, las limitaciones *per capita* previstas en algunos contratos tipo o en tarifas ferroviarias nacionales se refieren también a estas mismas especies[30]. Finalmente, las fórmulas corrientes de los conocimientos de embarque revelan también las vacilaciones de la práctica en lo relativo al alcance general que deba darse al término "animales vivos", ya que a menudo añaden nominativamente otras especies junto a esta expresión[31]. Un conocimiento de embarque en el que estas dudas están bien explícitas es el *Regular Long Form Inward Bill of Lading* de las United States Lines, que especifica que en la "expresión "live animals" estarán incluidos pájaros, reptiles, peces y todos los seres animados excepto los seres humanos". Finalmente, las *Standard Conditions of Carriage of Goods* al dorso del *Contract for Conveyance of Live Stock* de la Belfast Steamship Co. Ltd. (véase el Anexo III), que rigen orgánicamente las modalidades del transporte de ganado entre Irlanda del Norte y el Reino Unido, precisan de forma matizada que "en la expresión "animal" están incluidos el ganado vivo, los animales domésticos y salvajes, los pájaros, peces y reptiles". Las estadísticas, por su parte, tampoco dan a esta expresión un alcance universal. El número limitado de especies a las que se refieren corresponde aproximadamente a las citadas a continuación (ganado bovino, ovino, porcino, aves, caballos, asnos, mulos) y a veces llevan rúbricas más generales como "animales vivos para consumo" (véanse las estadísticas de la CEPALO y de Australia).

16. Ni esta expresión ni ninguna otra expresión análoga figuran en la Convención de Varsovia o en su versión enmendada en La Haya. No obstante, esta expresión es frecuente en las cartas de transporte aéreo en las que normalmente va seguida de la explicación precisa de la especie animal en la casilla relativa a la naturaleza y calidad de las mercancías.

17. Roger señala, aprobándola[32], una observación de Schadee según la cual, a tenor de la letra C del artículo 1 de las Reglas de La Haya, es preciso entender por animales vivos los animales que tengan vida en el momento de ser entregados para el transporte. Su fallecimiento durante el viaje no puede producir el efecto de privar de validez a las cláusulas de exoneración que el porteador hubiera estipulado al respecto de ellos en el contrato de transporte.

18. En conclusión, la expresión "animales vivos", concebida originalmente en el sentido negativo de una excepción frente al conjunto de las mercancías que pueden ser objeto de transporte marítimo, resulta ambigua y difícil de determinar en forma precisa cuando se trata de definir positivamente su contenido en términos generales. Por otra parte, en la realidad de los hechos, los animales transportados efectivamente pertenecen en su mayoría a cierto número de especies animales solamente, cuyas posibilidades de movimiento autónomo pueden originar riesgos particulares. Esta eventualidad es una característica que los animales vivos comparten con otras mercancías (perecederas, peligrosas, nucleares, etc.) que nadie ha pensado por un instante en excluir del marco imperativo de las normas uniformes internacionales.

---

[27] Solípedos domésticos y animales domésticos de las especies bovina, ovina, caprina y porcina; pájaros y conejos domésticos; otros mamíferos y pájaros; animales de sangre fría (artículo 3).

[28] *Rapport explicatif*, párr. 3.

[29] *Id.*, pág. 7, párr. 2.

[30] Así sucede en el *Charge Scheme* británico, en el que se especifican los montos máximos para caballos, bóvidos, cerdos, corderos, asnos, mulas, perros, ciervos, cabras, aves de corral y otros volátiles, conejos y cuadrúpedos de pequeña talla. Lo mismo sucede en las *General Conditions for the Carriage of Livestock* de los *Australian Commonwealth Railways* (caballos, ganado, mulas, camellos, asnos, corderos, cerdos, perros y otros animales pequeños) y en Africa Oriental, por ejemplo en Kenia, en la *East African Railways and Harbour Act* (art. 31: caballos, ganado mular, genado vacuno con o sin cuernos, asnos, corderos, cabras, perros y cualquier otro animal de pequeño tamaño).

[31] Así, por ejemplo, la cláusula 8 de las *Uniform North Atlantic Bill of Lading Clauses 1937* (KNAUTH, *op. cit.*, 1a edición 1937, pág. 80: conocimiento tipo aún ampliamente difundido, por ejemplo, entre los armadores italianos) trata por separado a los "animales vivos, pájaros y peces", en tanto que su versión incluida en la *Warshiplading Form 1942* (KNAUTH, *op. cit.*, 3a. edición, pág. 95) añade los "reptiles". La cláusula 8 del conocimiento de embarque de la Holland-Amerikan Lijn se refiere a los: "Animales vivos incluidos los reptiles y crustáceos) . . ." La cláusula 11 de los conocimientos de la Holland-West Afrika Lijn y de la Holland-Afrika Lijn y la cláusula 9 del conocimiento de embarque de la Australia West Pacific Line hablan de "carga sobre cubierta, ganado y plantas"; idéntica fórmula figura en la clásula 9 del *Conline Bill 1950-1952* y del conocimiento de embarque de la Naviera Eco. espagnole.

[32] S. Royer, *Le transport sous connaissement en droit néerlandais*, en *Le transport maritime sous connaissement à l'heure du marché commun*, Paris 1966, pág. 97.

19. Esta introducción sería incompleta si no examinara rápidamente el problema de las estadísticas de este tipo de transporte y sus aspectos sanitario y veterinario.

Estadísticas

20. La esfera de las estadísticas de transporte internacional de animales es otro campo en que ha resultado difícil si no imposible reunir la información[33]. Del conjunto de los datos recogidos en diversas fuentes, se desprende que hay que proceder con prudencia respecto de los datos disponibles. En efecto, su análisis pone de relieve el carácter fragmentario e imperfecto de este material. Entre las causas de esta situación cabe citar las siguientes: la no uniformidad de los criterios que sirven para la elaboración y evaluación de los datos; la falta de correspondencia entre las salidas de un país hacia otro y de las entradas en este último país; las lagunas, por no decir infidelidades, de este material, teniendo en cuenta el mecanismo real de las ventas y de los transportes marítimos. En este último contexto cabe ver una operación comercial que se desarrolla en realidad de una forma totalmente distinta de la que los declarantes habían previsto y afirmado de buena fe para las estadísticas. O bien las declaraciones revelan el miedo de que sean explotadas para otros fines (fiscales, aduaneros, control de cambios), o son falseadas deliberadamente a fin de, por ejemplo, ocultar un destino que no se quiere revelar y que se notificará en altamar a los capitanes. Finalmente, no son raros los casos de transporte completamente ilegal, sobre todo en el marítimo. Citaremos aquí el ejemplo elocuente recogido por la RSPCA en su informe ya mencionado[34]. A finales de 1970, la RSPCA supo de la firma de un contrato por 1 millón de libras que tenía por objeto la importación, en Africa del Norte, de ganado procedente de Irlanda. Conociendo las condiciones inhumanas de estos transportes marítimos y del sacrificio del ganado efectuado en su destino y sospechando además que este ganado provendría en buena parte "ilegalmente" de Irlanda del Norte, inició una investigación con su homóloga irlandesa. En marzo de 1971 se descubrió que los cargamentos de corderos destinados a Africa del Norte se embarcaban corrientemente en Greenore, un pueblo de la República de Irlanda situado a unas millas de la frontera con Irlanda del Norte. Este ganado gozaba de una subvención importante por cabeza, a cargo del contribuyente inglés, para sostener a los productores de carne del país frente a la competencia de carnes extranjeras[35]. Es seguro que estas cantidades considerables de animales no habrán figurado en las estadísticas. El mismo informe denuncia la práctica corriente de declarar un destinatario final distinto del destinatario final real, para no revelar las contravenciones de las *Balfour Assurances* de 1957, sobre exportaciones de ganado del Reino Unido a Europa continental y la República de Irlanda.

21. El examen de las estadísticas[36] confirma en todo caso la información de que el volumen y el peso financiero de estos casos de transporte son importantes. Así ocurre tanto en numerosos transportes terrestres limitados a la esfera interna de un continente[37] como en los transportes por mar de cabotaje continental o intercontinental, tanto de importación como de exportación. Especialmente respecto de los países en desarrollo, las estadísticas muestran frecuentemente que la finalidad de las importaciones es mejorar la cría de ganado en tanto que las exportaciones tienen por objeto animales destinados al matadero o animales llamados exóticos. A este respecto, resulta difícil separar en las cifras obtenidas las operaciones relativas a animales aislados o poco numerosos que tienen principalmente por destinatarios parques zoológicos, circos, negociantes en animales caseros (*pets*) y cuyo valor es superior a la de los animales en grupo. Dada la importancia financiera de estas operaciones, estas precisiones serían interesantes para los países exportadores en términos de balanza comercial.

Aspectos sanitarios y veterinarios

22. El control sanitario y veterinario desempeña un papel capital en el transporte de animales. Su intervención es determinante en la iniciación y conclusión de este tipo de transporte: por ejemplo, para identificar los animales, para garantizar su aptitud para el viaje y sobre todo para prevenir las epizootias. También podrá requerirse a la autoridad veterinaria que controle antes de la salida el equipo de los medios de transporte utilizados, sus reservas de agua potable y de alimentos, y que intervenga, en cualquier momento, especialmente durante el viaje, para cuidar o sacrificar a animales enfermos o heridos, o para adoptar las medidas adecuadas en caso de epidemia. La Convención de París lo prevé expresamente (arts. 3, 12, 32). En principio, el transporte internacional de animales no se acepta a la carga en el país de salida sin un certificado[38] que garantice la identificación, la aptitud para el transporte y el estado de salud de los animales, así como la ausencia de epidemias en el lugar de origen durante cierto lapso de tiempo antes de la salida. Dado que tales transportes son frecuentemente multimodales, estos certificados deberán repetirse generalmente en cada cambio de modo de transporte. Si hay nuevo trayecto marítimo, se procederá a un nuevo control veterinario antes del embarque. Los porteadores marítimos exigen un certificado veterinario de salud antes de admitir animales a bordo, como garantía contra la negativa de desembarque a la llegada, que constituiría un obstáculo para

[33] Debemos agradecer a los servicios competentes de la FAO sus consejos y su amable ofrecimiento de los datos de que disponían.

[34] Informe citado en la nota 17, párr. 11, nota 13.

[35] Informe *cit.*, "Apéndice "A" ", pág. 3.

[36] También debemos agradecer al Gobierno de Australia, a la CEPALO y a la CEPA los datos comunicados.

[37] Véase el estudio del Dr. C. O. Ilori, de la ECA/FAO Joint Agriculture Division, "*Economics of Livestock Transport in West African Sub-Region*" (Addis Abeba, agosto de 1970). Esta importancia está llamada a aumentar considerablemente en el curso del próximo decenio, con la extensión de las redes intracontinentales de ferrocarril y especialmente de carretera que faciliten, entre otras cosas, el acceso al mar de los países sin litoral.

[38] En un certificado veterinario de origen y de salud de los animales se menciona en general lo siguiente: nombre, especie, raza, sexo, edad de los animales; país de origen y de destino, nombre y dirección del propietario y del destinatario; modo y medio de transporte; fecha del examen clínico. En el mismo se certifica que los animales han vivido durante cierto período en el lugar de origen, que han estado sujetos a observación especial durante cierto número de días durante este período y que han sido hallados sanos, exentos de parásitos y aptos para el transporte; que tanto los animales como las localidades de origen, de tránsito y de carga están exentos de enfermedades contagiosas; y que los medios de transporte han sido limpiados y desinfectados regularmente.

la entrega de la carga[39]. En destino, los animales son generalmente sometidos a cuarentena durante un período variable. Aquí también, el papel del veterinario es determinante, ya que no puede levantarse la cuarentena y, por consiguiente, no puede efectuarse la entrega efectiva al destinatario sin certificado sanitario.

23. Estas intervenciones sanitarias repetidas podrán tener consecuencias múltiples en la ejecución de un transporte marítimo de animales (sacrificar a los animales de oficio, retrasos debido a cuarentena o reposos prescritos para cuidados), cuyos gastos recaen siempre en el cargador. También podrán tener un efecto decisivo para determinar los momentos de la toma a cargo y de la entrega (en el marco de la ley aplicable, ya que la aplicación de las Reglas está excluida por definición). En efecto, en la práctica actual, la consecuencia de estas intervenciones es que a la salida, es en muelle y a la vista del certificado sanitario de salida cuando el porteador se hará cargo efectivamente del animal. Al llegar a su destino, en cambio, la intervención necesaria de las autoridades sanitarias operará como un diafragma entre el momento de descarga en muelle y la entrega al destinatario.

24. *De lege ferenda,* la incidencia de las intervenciones sanitarias deberá tenerse en cuenta al determinar la responsabilidad *ante* y *post* muelle, basadas en la obligación de guarda de la cosa del porteador. Es decir, habrá que estudiar las consecuencias de una prórroga de la responsabilidad temporal del porteador cuando se trate de animales sujetos a controles sanitarios, ya que no habrá "*receptum*" real por su parte o por parte de sus agentes, si estos animales no están aún bajo su guarda o si han sido sustraídos a ella, antes y después del momento del muelle respectivamente. No obstante, según el enfoque de la reglamentación elaborada por el Grupo de Trabajo, parece que el texto preparado en el tercer período de sesiones puede cuadrar con estas situaciones de hecho[40]. En efecto, a la salida el porteador responderá del animal a partir del momento en que se haya hecho cargo de él, de manos de la autoridad sanitaria o previa presentación del certificado de ésta, o sea incluso antes de haber pasado la borda del buque[41], es decir desde el comienzo del "*receptum*" efectivo. Por otra parte, en destino, se considerará que dicho transportador ha efectuado la entrega al transferir la mercancía a una autoridad o a un tercero al que deba ser transferida conforme a las leyes y reglamentos aplicables en el puerto de descarga, incluso después de haber pasado la borda del buque[42]: aquí, el apartado ii) *c*) del texto propuesto se aplicaría precisamente a la autoridad sanitaria del puerto de descarga a la que debe entregarse inevitablemente el animal, según las leyes y reglamentos aplicables. En este contexto, la supresión del artículo 7 de las Reglas, decidida en el tercer período de sesiones del Grupo de Trabajo[43], sería aceptable incluso respecto de los animales vivos, ya que la ampliación del ámbito de responsabilidad en ambos extremos no afectaría más que a los períodos que van desde el término de las formalidades sanitarias hasta el buque, a la salida, y desde el buque hasta el comienzo de las formalidades sanitarias, en destino. De esa forma, los animales serían tratados en pie de igualdad con cualquier otra mercancía sujeta, llegado el caso, a intervención, que se efectúe de oficio por parte de terceros respecto del contrato de transporte. Esta observación muestra la compatibilidad entre el transporte de animales y las nuevas reglas propuestas en este punto especialmente importante.

III. El problema del transporte internacional de animales vivos en los diferentes modos de transporte

A. *Transportes marítimos internacionales*

25. Remitiendo para lo restante al capítulo siguiente, baste precisar que la disposición de las reglas de La Haya referente a estos transportes, por vía de exclusión, es la definición de las "mercancías" (artículo 1 *c*)):

> "*Artículo primero.* En el presente Convenio se emplean las siguientes palabras en el sentido preciso que se indica a continuación: ... *c*) "Mercancías" comprende bienes, objetos, mercancías y artículos de cualquier clase, con excepción de los animales vivos y del cargamento que en el contrato de transporte se declara colocado sobre cubierta y es, en efecto, transportado así."

26. En virtud de esta disposición, las Reglas ponen a los animales vivos fuera de su ámbito de aplicación. Por tanto, el porteador de estos animales no podrá invocar los beneficios de las Reglas (excepciones, prescripción, etc.), pero podrá estipular todas las cláusulas de no responsabilidad que se admiten normalmente cuando las Reglas no se aplican. El régimen de responsabilidad que rige el contrato dependerá de la ley que se considere aplicable en virtud de las reglas sobre conflictos de leyes. Los porteadores sacan ventajas considerables de esta definición restringida. Por esta razón, el informe de la secretaría de la UNCTAD ha sugerido incluir en las Reglas a los animales vivos, para evitar conflictos de leyes y por razones de equidad para con los propietarios de estas mercancías, considerando que desempeñan un papel importante en las exportaciones de numerosos países en desarrollo[44].

---

[39] A menudo debe respetarse un período de cuarentena antes del embarque, ya sea porque el animal proviene en ese momento de otro país y que por esta razón se impone una cuarentena a su llegada y, por tanto, antes de su expedición, ya sea porque el país de destino impone una cuarentena antes del embarque hacia sus puertos con la intervención eventual de sus representantes oficiales en esos lugares, por temor de que se introduzcan gérmenes epidémicos en su territorio. Para las compañías que participan en el West African Joint Service, "además de un certificado veterinario que declare que los animales son aptos para el envío, se requiere también un certificado de haber pasado la cuarentena antes de que los animales sean aceptados". Lo mismo sucede respecto de la Far Eastern Freight Conference; en muchos países a los que se va a efectuar un envío de animales es normal que insistan en recibir, con anterioridad al envío, un certificado de salud respecto de los animales, firmado por el funcionario de los servicios veterinarios del país de origen y que el país de destino comunique su visto bueno al país de origen antes de que se permita efectuar el envío.

[40] *Informe del Grupo de Trabajo, tercer período de sesiones* (A/CN.9/63), párr. 14, Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV.

[41] *Id., ibid.*, texto propuesto para la revisión del artículo 1 *e*): preámbulo del párrafo ii).

[42] *Id., ibid.*, texto propuesto para la revisión del artículo 1 *e*): párr. ii), letra *c*).

[43] *Id., ibid.*, párr. 15, *c*). Véase también párr. 17.

[44] TD/B/C.4/ISL/6/Rev.1, párrs. 187-188 y nota 146.

B. *Transportes aéreos internacionales*

27. El artículo 28 del Convenio de Varsovia, inspirado directamente en el párrafo 8 del artículo 3 de las Reglas de La Haya, hacía dicho Convenio de derecho imperativo, prohibiendo a los transportes aéreos la estipulación de toda cláusula de exoneración de cualquier tipo en el contrato de transporte[45]:

"Toda cláusula que tenga por objeto exonerar al porteador de su responsabilidad o establecer un límite inferior al fijado en el presente Convenio es nula de pleno derecho, pero la nulidad de tal cláusula no entra a la nulidad del contrato que queda sujeto a las disposiciones del presente Convenio."

28. Después de la guerra, el Comité Jurídico de la OACI propuso atenuar la severidad de esta disposición y permitir al porteador aéreo exonerarse de los riesgos incurridos como consecuencia de la naturaleza especial o del vicio oculto o no de la mercancía (proyecto de Río, art. XIII). Tras largos debates, el Protocolo de La Haya añadió al artículo 23 antes citado un párrafo 2 cuyos textos francés e inglés son diferentes:

"2. L'alinéa 1er du présent article ne s'applique pas aux clauses concernant la perte ou le dommage résultant de la nature ou du vice propre des marchandises transportées (46)."

"2. Paragraph 1 of this Article shall not apply to provisions governing loss or damage resulting from the inherent defect, quality or vice of the cargo carried."

"2. Lo previsto en el párrafo 1 del presente artículo no se aplicará a las cláusulas referentes a la pérdida o daño resultante de la naturaleza o vicio propio de las mercancías transportadas"[46].

29. A este respecto, cabe señalar en primer lugar que las mercancías que fuesen objeto de las cláusulas a las que se refiere el nuevo texto no se sustraen a la aplicación del Convenio (como los animales vivos en las Reglas de La Haya). Es decir, no se levanta la prohibición general más que para este caso específico. Para los demás casos, el Convenio continuará rigiendo el transporte regulado (por ejemplo, para los foros, la prescripción y otras disposiciones como el art. 25 sobre la falta intencional o asimilada del porteador)[47].

30. En segundo lugar, consta que no se trató del transporte de animales vivos ni en el origen ni en los trabajos preparatorios de esta nueva disposición[48]. Esta no podía pasarse en silencio en este estudio debido a su versión inglesa (véase el párr. 48) y a la práctica corriente de insertar en las cartas de transporte aéreo cláusulas como la siguiente: "*Carrier is not responsible for death of animal due to natural causes*" (el porteador no responde de la muerte del animal debida a causas naturales)[49], que algunos tratan de legitimar como una cláusula exoneratoria lícita, basándose en el párrafo 2 citado, invocando la naturaleza, (la palabra "especial" fue suprimida en La Haya) o el vicio propio del animal (las palabras "oculto o no" también fueron suprimidas). Pero hemos señalado que tales cláusulas tienden más bien a ejercer, con mayor o menor eficacia, cierta influencia sobre el principio general de responsabilidad del artículo 20 de este Convenio, y que tal cláusula puede incluso ser superflua, ya que en el contexto de este último artículo sólo será eficaz, en el supuesto de que la muerte del animal se deba a causas naturales, si el porteador "prueba que él y sus agentes adoptaron todas las medidas para evitar el daño o que era imposible adoptarlas". Por su parecido formal con las "*livestock clauses*" marítimas, tales cláusulas pueden causar confusiones, por transposición ideal de un modo de transporte a otro, y eventualmente pueden ser motivo de pleitos según tenía en La Haya la delegación francesa[50].

31. Finalmente, una tercera observación sobre los equívocos a que puede dar lugar la divergencia entre las versiones inglesa y francesa. Por una parte, la reproducción textual en la versión inglesa de la fórmula del artículo 4 2) *m*) de las Reglas de La Haya debía llevar lógicamente a los juristas de lengua inglesa[51], a propósito de "*inherent defect, quality or vice*", a la experiencia adquirida a este respecto en *common law*, particularmente en derecho marítimo: la que refiriéndose precisamente a los animales vivos y mediante una remisión a Carver, se mencionaba en el informe del Secretario General[52], que además criticaba con razón la aplicación a los animales vivos de la excepción del "vicio propio" prevista en la letra *m*) antes citada[53].

32. Por otra parte, tras el rechazo de la propuesta de enumerar las mercancías sujetas a esta exoneración (entre las que se encontraban, junto a las "mercancías rápidamente perecederas", los "animales salvajes"[54]), la elaboración definitiva del texto francés fue precedida de laboriosos debates sobre la relación causal entre la naturaleza o el vicio de la mercancía y la producción del daño, así como sobre las consecuencias de la falta del porteador aéreo o de sus agentes sobre ese daño. Por razones evidentes, los autores continentales no adoptaron una posición tan tajante como los ingleses respecto de los términos "naturaleza" y "vicio propio". Las definiciones que dan de estos términos son bastante

[45] O. Riese, *Die internationale Luftprivatrechtskonferenz in Haag, Zeitschrift f. Luftrecht*, 1955, pág. 28.

[46] El texto español sigue al texto francés: "... pérdida o daño resultante de la naturaleza o vicio propio de las mercancías transportadas."

[47] Riese, *op cit.*, pág. 29.

[48] Australia subrayó con razón que "Esta Convención (según fue enmendada por el Protocolo de La Haya y complementada por la Convención de Guadalajara de 1961) no pretende que se trate a los animales vivos en modo alguno de forma diferente a las restantes mercaderías" (*Study on Deck Cargo, Live Animals and Trans-shipment*, A/CN.9/63/Add.1).

[49] Otro ejemplo: "Animales vivos en caja de madera. El porteador no responde de la muerte del animal por causas naturales."

[50] Citado por Riese, *op. et loc. cit.*

[51] Así Mc. Nair, *The Law of the Air*, Londres 1964: "Esta frase tiene un significado bien conocido en los casos de transporte *por mar* (véase *Scrutton on Charter-parties*, 17a. edición, pág. 201 y ... *Carver's Carriage by Sea*, 11a. edición, párr. 15, pág. 15) y por tierra (*Hambury's Laws*, 3a. edición, vol. 4, pág. 145), y en las pólizas de seguro (véase ... *Arnould on Marine Insurance*, 15a. edición, párr. 762, pág. 717), y no es necesario examinarlo con más detalle aquí. Brevemente, puede decirse que la pérdida o daño debe resultar de algún carácter o defecto inherente al artículo de que se trate, que a otros acontecimientos que se hayan producido no le permitan soportar los incidentes normales del transporte previstos por las partes en el contrato del caso".

[52] Informe del Secretario General sobre la responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga A/CN.9/63/Add.1, párr. 67, y nota 69, Anuario de la CNUDMI, vol. III; 1972, segunda partee, para Carver, véase *supra*, nota 11.

[53] A/CN.9/63/Add.1, párr. 73, Anuario de la CNUDMI, vol. III; 1972, segunda parte, IV, Anexo.

[54] Propuesta belga en La Haya, sesión del 14 de septiembre de 1955 (sesión de tarde).

imprecisas y complicadas, y colocan el mismo supuesto algunas veces en el grupo de la naturaleza y otras en el vicio propio[55].

33. En cuanto a la prueba, el porteador aéreo deberá probar lo siguiente: que se ha celebrado un acuerdo sobre la exoneración correspondiente; que la exoneración es aplicable al daño ocurrido en el caso en cuestión; y que la causa del daño debe atribuirse a la naturaleza o vicio propio de la mercancía[56]. En efecto, dado que le incumbe la carga de la prueba, el porteador invocará prudentemente ambas causas a la vez. El demandado podrá, por su parte, probar como respuesta que el daño no fue causado por tales riesgos o que sólo lo ha sido parcialmente.

34. Las *Conditions of Carriage* de la IATA[57] relativas a las mercancías[58] colocan a los animales vivos, junto con los explosivos y las mercancías perecederas, entre los bienes que las condiciones generales del porteador aéreo sólo admiten para transporte en determinadas condiciones (art. 5, párr. 5). Habiendo tenido el debido cuidado de precisar desde el principio que tales condiciones sólo intervienen a reserva de las disposiciones imperativas de la Convención o de la ley, estas condiciones declaran, en cuanto a las limitaciones de la responsabilidad del porteador aéreo, que éste no responde ni de las pérdidas, averías o gastos que resulten bien del perecimiento de un animal transportado debido a causas naturales bien del perecimiento o de las heridas de tal animal debidas al comportamiento de este último o de otros animales (por ejemplo, mordeduras, coces, pateos, estrangulamiento), ni de las demandas que tengan por causas o por causa concurrente el estado, la naturaleza, o la inclinación natural de los animales (art. 14, párr. 8).

35. En este contexto, sería injusto no reconocer a la IATA (véase el párr. 7) sus esfuerzos para llegar a una solución constructiva de los problemas planteados por los animales vivos, a saber: la creación de su Live Animals Board y la aplicación del *IATA Live Animals Manual*. Esta última obra servirá para prevenir daños, determinar los errores y faltas de las partes y facilitar la prueba. Además, contiene informaciones prácticas sobre la recepción y manipulación de los animales, las operaciones aduaneras, sanitarias y de cuarentena, y los comportamientos generales y específicos de los animales. Con equilibrio elogiable, dicho Manual precisa, por una parte, las obligaciones y cuidados debidos por el cargador (cargamento, arrumaje, aprovisionamiento, etc.), así como las instrucciones especiales que deban darse al porteador cuando los animales no van acompañados. Por otra parte, el Manual indica al porteador las medidas que debe adoptar respecto de los animales en general y respecto de las 231 especies de las que se ocupa en particular. Es probable que en muchos casos el hecho de que el porteador haya respetado rigurosamente las prescripciones del Manual se considerará como un elemento determinante cuando tenga que probar, según el artículo 20 de la Convención[59], que adoptó todas las medidas necesarias para evitar el daño.

36. Según las informaciones recibidas a este respecto, no parece que la cuestión del transporte aéreo de los animales se haya planteado específicamente hasta ahora en los trabajos de revisión que actualmente están en marcha en la OACI de la parte de la Convención aérea relativa a las mercancías.

C. *Transportes ferroviarios internacionales*

37. La unificación del derecho de los transportes ferroviarios en Europa tiene por origen el Convenio de Berna de 1890, del que derivan a la vez el Convenio internacional relativo al transporte de mercancías por ferrocarril (CIM)[60] y el Acuerdo sobre el transporte internacional de mercancías por ferrocarril (SMGS)[61]. Desde su origen hasta el advenimiento del automóvil, los ferrocarriles se consideraban como un monopolio, que dominaba su explotación y sus vías y contra el que debía protegerse al público. De ahí deriva la obligación general de transportar impuesta a los ferrocarriles y el estricto régimen de responsabilidad que se les impone. Esta obligación tiene como contrapartida la admisión, junto a las habituales cláusulas de exoneración normales, cierto número de causas de exoneración particulares relativas a mercancías que en otros modos de transporte muchos porteadores rechazarían o sólo aceptarían bajo determinadas condiciones. Entre estas mercancías figuran los animales vivos. El riesgo del transporte en casos semejantes incumbe al derecho habiente de la mercancía, en virtud del principio de que generalmente a él se deben los riesgos

---

[55] Sobre la imprecisión del texto, véanse las opiniones relativas al ejemplo, citado por Garnault (La Haya, sesión de 12 de septiembre de 1955, tarde) de las langostas que pierden las escamas y mueren a elevada altitud: este daño, ¿se debe a la "naturaleza" de esta mercancía o a acción u omisión del porteador o de su tripulación que las han hecho volar sin precaución a tal altitud?

[56] W. Goldimann, *Internationales Lufttransportrecht*, Zurich, 1965, pág. 138.

[57] En efecto, las *IATA Conditions of carriage* tienen valor de recomendaciones, en tanto que las *IATA Conditions of contract* (que no contienen disposiciones sobre el transporte de animales) tienen fuerza obligatoria para los miembros de la IATA.

[58] Dejaremos aquí de lado el transporte de animales junto con su dueño, el viajero, considerados como equipaje. Su aceptación está sujeta a la aquiescencia previa del porteador, aunque se trate de animales pequeños (*IATA, Conditions of carriage of passengers and luggage*, art. 9, párrs. 4 y 13).

[59] Convención de Varsovia, artículo 20. "El porteador (aéreo) no responde si prueba que él y sus representantes adoptaron las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible adoptarlas." Este artículo debe aproximarse (como lo hace el informe del Secretario General a propósito de las Reglas de La Haya: A/CN.9/63/Add.1, párr. 236, Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV, anexo) a la disposición nueva — quizá un poco menos estricta — elaborada por el Grupo de Trabajo en su cuarto período de sesiones (A/CN.9/74, párr. 28, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, III, 1).

[60] El CIM, firmado en Roma en 1933, fue revisado en 1952, 1961 y 1970; el CIM de 1970 aún no ha entrado en vigor. Los trabajos de revisión se preparan regularmente en Berna por la OCTI.

[61] El acuerdo sobre el transporte internacional de mercancías por ferrocarril (SMGS), entró en vigor en 1951; la versión de 1955 está en vigor desde 1956. A diferencia del CIM, este acuerdo (en alemán, chino y ruso) no fue concluido por los gobiernos de los países socialistas, sino directamente por las administraciones ferroviarias de estos países. En el tráfico mixto CIM/SMGS, el primero continúa rigiendo el tráfico. Véase el texto alemán con traducción francesa en *Annexe No. 1* en el *Bull. des transp. intern. par chemins de fer*, 1960. Los trabajos relativos a este acuerdo se realizan en Varsovia por la Organización para la colaboración de los ferrocarriles (OSShD).

particulares que presentan las mercancías. En todos los casos, el Convenio exime a los ferrocarriles de su responsabilidad presunta e incumbe al demandante probar que el daño no es imputable en todo o en parte a uno de los riesgos que se presumen haberlo causado[62].

38. El CIM (tanto de 1970 como de 1971) contiene dos grupos de causas de exoneración del ferrocarril en relación con el principio general de su responsabilidad enunciado en el párrafo 1 del artículo 27 (CIM 1970): causas normales (párr. 2) y causas particulares (llamadas también "privilegiadas") (párr. 3), entre las que figuran el hecho de transportar animales vivos.

"3. El ferrocarril estará exento de esta responsabilidad cuando la pérdida o avería resultasen de los especiales riesgos inherentes a uno o varios de los hechos que acto continuo se expresan:

"...

"*g*) Transporte de animales vivos:[63]

"*h*) Transportes de remesas que en virtud del presente Convenio, de disposiciones aplicables o de acuerdos concertados con el remitente y mencionados en las cartas de parte deben efectuarse con acompañamiento, siempre que la pérdida o avería resultasen de un riesgo que el acompañamiento tenía por objeto evitar (el CIM de 1961 decía: "siempre que tal acompañamiento tenga por objeto evitar el riesgo antes mencionado")."

En lo que concierne a la prueba, el CIM precisa lo siguiente (art. 28, 2) 10),

"2. Cuando el ferrocarril estableciere que habida cuenta de las circunstancias del caso la pérdida o avería ha podido resultar de uno o de varios de los riesgos especiales previstos en el artículo 27, párr. 3, se presumirá semejante resultado. Sin embargo, el derechohabiente conservará el derecho de probar que el perjuicio no ha tenido por causa total o parcial uno de dichos riesgos."

39. La doctrina destaca el hecho de que el peligro específico del transporte ferroviario de animales está ligado a sus inclinaciones naturales[64]. Pero algunos autores han estimado que esta disposición es superflua y que basta con otras causas de exoneración (como las inherentes a la naturaleza de la mercancía o la culpa del remitente)[65]. No obstante, la opinión general es que la exoneración está justificada porque corresponde al expedidor adoptar las medidas necesarias para evitar el daño, vigilando por sí mismo o haciendo vigilar su mercancía. Por tanto, la justificación parece derivar de la obligación impuesta al expedidor de hacer que la mercancía vaya acompañada por un encargado o convoyante. En efecto, los animales son admitidos en el transporte con este carácter y con esta condición en virtud del artículo 4 10) *d*), CIM (de 1961). En virtud de este texto, los envíos de animales vivos deben ir escoltados por un convoyante proporcionado por el expedidor, a menos que se trate de animales de pequeño tamaño entregados para el transporte en embalaje bien cerrado, o a menos que las tarifas o acuerdos del ferrocarril prevean excepciones. El expedidor debe mencionar en la carta de porte el número de convoyantes o su ausencia. No obstante, en la misma letra *d*) el CIM de 1970, al tiempo que reafirmó la obligación del expedidor de que los animales vayan escoltados, añadió una excepción nueva: el caso en que los ferrocarriles renuncien a dicho encargado a petición del expedidor. Una novedad que podría ser grave, ya que, "en estos casos, salvo pacto en contrario, el ferrocarril está exonerado de responsabilidad por toda pérdida o avería resultante de un riesgo que el convoyante hubiera podido evitar": se advierte la remisión a la causa especial de liberación del artículo 27 3) *h*) antes citada. No parece que la OCTI tenga en estudio nuevas enmiendas que agregar en el próximo CIM al régimen que acabamos de exponer.

40. En cuanto el ferrocarril determine que se ha producido un daño en un transporte de animales, quedará, pues, liberado si esta circunstancia basta para explicarlo. Pero no cabe pensar, señala Rodière[66], que el porteador ferroviario cese de ser responsable por el solo hecho de que el daño haya sido sufrido por un animal vivo. Si pudiera quedar liberado por el simple hecho de que la naturaleza del daño (la rotura de una pata, por ejemplo) puede provenir de que el objeto transportado es un animal vivo, no se confiarían más animales al porteador: "y la solución sería al mismo tiempo antieconómica y jurídicamente absurda, ya que el porteador está obligado a transportar animales vivos y no cadáveres de animales"[67]. Por tanto, el porteador no podrá limitarse a alegar que se trataba de animales vivos. Deberá demostrar que, teniendo *en cuenta las circunstancias de hecho*, la pérdida o avería ha podido provenir de la naturaleza viva del animal.

41. El CIM contiene, pues, un orden preciso de las pruebas y contrapruebas[68]. El porteador deberá probar: 1) que se trataba de animales vivos; 2) cuáles eran las *circunstancias de hecho* del accidente; 3) que estas circunstancias autorizan a afirmar que el daño pudo provenir de que se trataba de animales vivos. Además, en este caso especial, el ferrocarril podrá invocar también el art. 4, 1) *d*) No. 1 para que se aplique también la cláusula especial del artículo 27 3) *h*), ya que en principio los animales deben ir acompañados. Cuando el porteador haya efectuado esta prueba, el titular conservará por su parte el derecho a demostrar que el daño no fue causado total o parcialmente por este riesgo concreto. Nos limitaremos a mencionar la controversia sobre la cuestión de saber si el conjunto de las disposiciones de los artículos 27 y 28 del CIM entrañan la exoneración de la responsabilidad del porteador (con exoneración de responsabilidad y asignación de la prueba al derechohabiente)

---

[62] Nota del Secretario General de las Naciones Unidas sobre las consecuencias económicas . . . del Convenio . . . sobre el transporte combinado (ST/ECA/1960), párr. 42.

[63] En el CIM de 1933, este inciso *g*) hablaba del "peligro particular que entraña el transporte para los animales vivos".

[64] De Nanassy-Wick, *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, Viena 1965, pág. 197, hablan de una disposición natural (*natürliche Beschaffenheit*).

[65] O. Loening, *Internationales Ubereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 23.10.1924*, 1927, pág. 681; F. Seligsohn, *Das internationale Ubereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr* (IÜG), 1930, pág. 421, nota 56.

[66] R. Rodière, *La CMR, Bull. transp.*, 1963, párr. 15.

[67] *Id., La CMR, Bull. transp.*, 1970, párr. 78 y siguientes.

[68] F. Durand, *Les transports internationaux*, 1956, No. 150-151.

o si solamente establecen la inversión de la carga de la prueba[69].

42. Por tanto, este mecanismo no funcionará cuando el daño pueda achacarse a un acontecimiento respecto del cual falta, en todo o en parte, la relación causal (lo que es lógico y equitativo a la vez) entre el riesgo especial y el daño correspondiente. Este será el caso clásico del descarrilamiento o de la colisión en el cual — sin culpa del derechohabiente — resultó muerto un animal y el ferrocarril tendría la culpa de ello. En este caso corresponderá al derechohabiente probar la falta de relación causal. A este respecto, es interesante señalar que antiguamente y en un contexto geográfico y jurídico totalmente diferente los jueces estimaban ya en *Palmer V. Grand Junction R. Co., 4 Mee, and W. 749*, que no sería razonable exonerar al porteador de animales vivos de todos los accidentes que derivasen del carácter especial de esta mercancía al margen de toda cuestión de culpa, ya que tal actitud liberaría por sí misma al porteador de todas las precauciones necesarias debidas por quienquiera que sea *bailee for hire* de animales, lo que pondría al propietario plenamente a merced del porteador. En el caso mencionado, comentado en 1887 en la *Amer. and Engl. Encyclopedia of Law* (véase *Carriers of Live Stock, cit.*, pág. 4), el daño, causado por un descarrilamiento en el que resultaron muertos unos caballos, no estaba ligado a las particularidades de esta mercancía.

43. En el Acuerdo sobre el transporte internacional de mercancías por ferrocarril — (SMGS) debido sin duda a sus estrechos lazos históricos con las antiguas convenciones ferroviarias — se hace más seriamente hincapié en la obligación de acompañar, para sacar de ella consecuencias lógicas en razón del papel dominante del convoyante. El artículo 5 2) 1) declara lo siguiente:

> "2. Las mercancías perecederas..., así como los peces vivos y otros animales vivos, no se transportan más que acompañados desde la estación expedidora hasta la estación de destino por convoyantes proporcionados por el expedidor o por el destinatario. Quedan exceptuados los animales pequeños y los pájaros, transportados sin transbordo como envíos al por menor en jaulas, cajas, cestas, etc., bien cerradas."

El artículo 10 por su parte precisa que estas mercancías no se transportan más que en vagones completos con el convoyante. Finalmente, en el capítulo de la responsabilidad del ferrocarril, el artículo 22 2) *f*) establece:

> "2. El ferrocarril no responde en caso de pérdida total o parcial, de merma o avería de la mercancía aceptada para el transporte, cuando la pérdida, merma o avería resulte: ...
>
> "*f*) Del hecho de que el convoyante proporcionado por el expedidor o por el destinario no adoptó las medidas necesarias para la seguridad de la mercancía; ...

Y lo mismo establece el artículo 22, en su párrafo 7, apartado 1°:

> "7. Cuando, habida cuenta de las circunstancias de hecho, las pérdidas o averías hayan podido resultar de una de las causas indicadas en el párrafo 2, letras..., *f*),..., se presume que resultan de tales causas, a menos que el expedidor o el destinario demuestren lo contrario."

44. En el plano de las prácticas nacionales, se recordará que, en algunos países (por ejemplo, el Reino Unido, Australia, Kenia: véase el párr. 15, nota 30), al ferrocarril responsable le está permitido limitar la indemnización debida a montos diferentes según las especies de animales. Una declaración de valor, acompañada de un seguro, puede justificar un monto máximo. Australia ha recomendado tomar en consideración esta solución en su estudio de la cuestión presentado al Grupo de Trabajo[70].

45. Al igual que la IATA, la UIF se ha preocupado también de facilitar a las partes en los transportes ferroviarios de animales vivos la solución de sus problemas prácticos que con frecuencia caen fuera de la Convención. La "ficha" de la UIF en curso de elaboración (párr. 6) enumera minuciosamente las reglas que deben respetarse y las medidas que deben adoptarse para asegurar que los animales tengan las mejores condiciones de transporte, clasificando las obligaciones según que incumban al ferrocarril en cuanto tal, al expedidor o al porteador o que sean comunes a todos. La comparación entre el proyecto de Ficha de la UIF y el Manual de la IATA muestra que estos textos son ampliamente complementarios y que incluso podrían servir de base a un útil convenio intermodal en esta esfera.

D. *Transportes internacionales por carretera*

46. La considerable importancia y volumen de los transportes por carretera nacionales e internacionales de animales vivos constituyen una evidencia manifiesta a los ojos de todos cuando, de vez en cuando, una huelga aduanera bloquea en las fronteras millares de cargamentos perecederos. La carretera ofrece en todos los continentes una infraestructura interna directa para el transporte de animales. Constituye una red irreemplazable en la cadena intermodal, desde el lugar de cría de los animales hasta el lugar en que son tomados a cargo por otro modo de transporte (frecuentemente el principal), y desde el lugar de descarga hasta el lugar de utilización final. En cuanto a los países en desarrollo, especialmente los países sin litoral[71], hasta una infraestructura de carretera rudimentaria desempeña un papel vital en sus exportaciones de animales (incluso a escala regional o subregional) y en sus importaciones (especialmente a fines de cría de ganado).

47. Una de las Convenciones más recientes sobre el derecho de los transportes, basada en un proyecto del UNIDROIT la CMR (Convención sobre el contrato de transporte internacional de mercaderías por carretera), firmada en Ginebra el 19 de mayo de 1956, extiende su ámbito de aplicación tanto a los transportes por carretera europea como a los transportes con salida y llegada en Europa, a los transportes interregionales e

[69] R. Rodière, *op. cit.*, 1963, párr. 15; J. Hostie, *Note sur le par. 3 de l'art. 27 CIM, Bull. transp. intern. par chemins de fer*, 1957, pág. 58 y siguientes.

[70] Respuestas al cuestionario sobre los conocimientos de embarque A/CN.9/WG.III/WP.4/Add.1 (vol. II), párr. 31.

[71] Véase, a título de ejemplo, el estudio de C. O. Ilori, *cit.*, y en particular los mapas sobre los *Major Trade Flows in Livestock and Meat Products in W. Africa* y sobre los *Main Stock Routes in W. Africa.*

incluso a los transportes de ultramar (mediante trasbordo). Sus disposiciones, ampliamente inspiradas en la CIM, especialmente en materia de transportes de animales vivos, realizan de hecho una primera armonización intermodal relativa en la esfera de la responsabilidad de los porteadores.

48. Al igual que el CIM, la CMR prevé dos grupos de causas de exoneración con relación al principio general de la responsabilidad del porteador por carretera (artículo 7, párr. 1°), a saber: las causas normales (párr. 2) y las causas particulares o "privilegiadas", entre las que figura el transporte de animales vivos:

> "4. ..., el porteador quedará exento de responsabilidad cuando la pérdida o daño resulte de los riesgos especiales inherentes a una o varias de las siguientes circunstancias: ...
>
> "*f*) El transporte de animales vivos."

49. El paralelismo con el CIM no es completo en este punto, ya que la CMR no impone ninguna obligación de transportar al porteador por carretera y no contiene una disposición análoga a la del artículo 27 3) *h*) del CIM (transporte acompañado). Esto se explica porque según la CMR no hay obligación de transportar animales vivos. El problema de la escolta y de las posibles consecuencias de su ausencia caen dentro del derecho común. Por tanto, cabe la posibilidad de que el porteador demuestre que el envío debería haber ido escoltado y alegue que tal hecho es liberatorio, incluso aparte de la exoneración, ya que constituye una culpa determinante de su cliente[72].

50. Las consideraciones hechas en cuanto a la prueba en el párrafo 41 son también válidas en el contexto de la CMR, que reproduce textualmente el texto del artículo 28 2) 1) del CIM en el párrafo 2 de su artículo 18:

> "2. Cuando el porteador estableciere que, habida cuenta de las circunstancias del caso, la pérdida o daño habrían podido resultar de uno o de varios de los riesgos especiales mencionados en el párrafo 4 del artículo 17, se presumirá ese resultado. No obstante, el derechohabiente tendrá derecho a probar que, en realidad, la pérdida o daño no se debieron total o parcialmente a uno de dichos riesgos."

51. Una vez más, el paralelismo con el CIM no es completo en cuanto al transporte de animales. Los autores del proyecto del UNIDROIT, partiendo del CIM de 1933 (véase la nota 63 *supra*), consideraron que éste era demasiado liberal en este punto para el porteador. A su juicio, el porteador por carretera sólo debía poder invocar en su descargo el hecho del transporte de animales probando que había adoptado todas las medidas que le incumben normalmente y que se había ajustado a las instrucciones que se le dan eventualmente. Esto es lo que el artículo 18 3) *g*) del proyecto de CMR del UNIDROIT añadió a la convención ferroviaria. Con ocasión de la revisión del proyecto UNIDROIT en Ginebra, el Grupo de Trabajo de la CEPE reagrupó las cuestiones de la prueba en una disposición especial (artículo 18 de la CMR actual) — lo que explica que sólo haya quedado el principio de la exoneración en el artículo 17 3) *g*) de la CMR —, al tiempo que trasladó la parte del antiguo texto relativo a la prueba al artículo 18 en un párrafo 5 especial, aceptado sin discusión, lo que redujo sensiblemente el alcance de esta exoneración[73] en un sentido favorable al derechohabiente:

> "5. El porteador no tendrá derecho a ampararse en el apartado *f*) del párrafo 4 del artículo 17 a menos que pruebe que se tomaron todas las medidas que normalmente dependían de él en esas circunstancias y que cumplió todas las instrucciones especiales que se le habían dado."

Por tanto, el porteador por carretera se hallará en una situación menos favorable que el ferrocarril, ya que debe aportar esta prueba suplementaria, además, de las tres pruebas indicadas en el párrafo 41 *supra*, en tanto que el ferrocarril goza de la exoneración suplementaria derivada de la presencia (o ausencia) de un convoyante[74]. Se observará en este párrafo 5 la alusión a "instrucciones especiales" dadas eventualmente por el expedidor respecto de las medidas y precauciones específicas que deben tomarse[75], lo que se explica por el hecho de que la CMR no impone la presentación de un convoyante.

52. La *Decisión No. 56* sobre el transporte internacional por carretera, aprobada el 20 de agosto de 1972 bajo los auspicios de la Comisión del Acuerdo de Cartagena por los países del Grupo Andino, no trata de los animales más que por vía de exclusión, en el marco de la carga especial que es la encomienda[76]. No obstante, se habla de ellos en relación con la carga propiamente dicha[77]. No obstante, a propósito de la responsabilidad del porteador, el artículo 48 *g*) del Anexo I declara que el porteador quedará exonerado de su responsabilidad (de principio) en caso de que las pérdidas, la avería o el retraso se deba a: *a*) culpa u omisión de la persona autorizada a disponer de la carga o a órdenes erróneas de esta persona; *b*) vicio inherente a la carga; *c*) fuerza mayor o caso fortuito; *d*) reservas del porteador[78].

---

[72] R. Rodière, *cit., Bull. transp.*, 1963, párr. 17, pág. 483.

[73] *Id., ibid.*, párr. 20, pág. 483.

[74] Esta exoneración "privilegiada" y su apéndice en este párrafo 5 han provocado el escepticismo de Rodière (la CMR, *Bull. transp.*, 1970, párr. 87), para quien la práctica tiene poco en cuenta las causas de exoneración privilegiada tan ventajosas, ya que los debates forenses se centran más bien en la prueba del vicio propio y de la relación causal cierta existente entre este vicio y el daño.

[75] Esta disposición aproxima lógicamente el transporte de animales vivos, aceptado por un porteador que no tenga obligación de transportar, al transporte de las mercancías peligrosas aceptado con conocimiento de causa por el porteador. Esta disposición recuerda sintomáticamente las informaciones que en un transporte combinado el expedidor de mercancías peligrosas está obligado a dar a la ETC a tenor del párrafo primero del artículo 7 1) del proyecto de convención TCM.

[76] *Encomienda*: La carga que hasta un límite de 20 kilos o de 100 dm^3 se transporta en vehículos para viajeros en un compartimento apropiado, con exclusión de los animales vivos, los explosivos y las materias que constituyan un riesgo físico para las personas (capítulo primero, artículo 1°, definiciones).

[77] *Carga*: Todo bien que pueda ser objeto de transporte comercial, con excepción de las *encomiendas* y los *equipajes* (*id.*: el equipaje se define como "los efectos de uso personal que el viajero lleva normalmente con él").

[78] Estas reservas pueden referirse a la cantidad de los paquetes, sus marcas y números, su estado y acondicionamiento aparente, al peso bruto o al volumen de la carga según los casos. El UNIDROIT se reserva el derecho de completar, este párrafo, llegado el caso, cuando disponga del texto del Convenio sobre transporte internacional terrestre entre la República Argentina, la República dos Estados Unidos do Brasil y la República Oriental del Uruguay (al que se adhirieron posteriormente Chile y el Paraguay).

53. Entre las reglamentaciones nacionales, cabe mencionar la situación de los porteadores por carretera británicos[79] que están obligados a estipular un contrato especial para beneficiarse de las exoneraciones y limitaciones de que goza el ferrocarril. Un contrato tipo es el de la *Condition of Carriage of Livestock (other than Wild Animals)* de la *Road Haulage Association*, según el cual el porteador no responde más que si el derechohabiente prueba que el daño ha sido causado por la *wilful negligence* (negligencia voluntaria) del porteador o de sus agentes. Este mismo contrato prevé también limitaciones de los montos *per capita* según las diferentes especies de animales cubiertas por el contrato tipo. En tanto que el derecho terrestre español incluye los daños sufridos por los animales vivos en la noción de naturaleza o vicio propio de la mercancía que exonera de responsabilidad al porteador[80], se recordará la severidad del derecho francés respecto del porteador por tierra en el marco del artículo 103 del Código de Comercio modificado por la ley de 17 de marzo de 1905 (ley Rabier).

54. La Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU) parece haber reaccionado ante los ejemplos citados de la IATA y del UIF en materia de instrucciones tendientes a facilitar el transporte de animales y piensa en someter a estudio esta cuestión. La noción de "instrucciones especiales" del párrafo 5 del artículo 18 de la CMR podría ofrecer un punto de partida positivo para tal fin. Debe señalarse que las propuestas hechas en 1957 por la IRU con miras a una revisión de la CMR no se referían al régimen del transporte de animales vivos.

E. *Transporte por vías navegables interiores*

55. Para el transporte por vías navegables interiores, que ha sido el último en llegar a la unificación del derecho del transporte, el proyecto de convención sobre el Contrato de transporte de mercaderías por vías navegables interiores (CUN) elaborado por el UNIDROIT en 1950-1953, seguía el modelo marítimo aún dominante en la inmediata posguerra, y excluía de su definición de "mercancías" a los animales vivos (artículo 1 d)), lo mismo que las Reglas de La Haya.

56. Con ocasión de la revisión de la CUN efectuada por la CEE (1954-59), se abandonó esta posición por un acercamiento a los modelos terrestres que ofrecen mejores garantías a las mercancías. El proyecto revisado de CUN (1959-1960) consagra este cambio fundamental, influido también por la CMR que acababa de concertarse. El párrafo 1 del artículo 16 de la CUN sigue la distribución del artículo 17 3) de la CMR con una letra *f*) que establece la exoneración del porteador de animales vivos. En cuanto a la prueba, el artículo 16 2) de la CUN corresponde al artículo 18 2) de la CMR. No obstante, el proyecto de CUN no ha seguido la disposición del artículo 18 5) de la CMR que impone una prueba más estricta al porteador por carretera en esta esfera especial.

57. Este proyecto, que no pudo ser abierto a la firma en 1960, actualmente, por mandato de la CEPE, está siendo sometido a una revisión en el seno de un Comité de expertos gubernamentales convocado por el UNIDROIT. Hasta la fecha no se ha presentado ninguna propuesta de enmienda a las disposiciones de este proyecto sobre los animales vivos.

58. Respecto del Danubio, se firmó en Bratislava (26 de septiembre de 1955) un Acuerdo sobre las condiciones generales de las mercancías entre las empresas de navegación fluvial danubianas de Bulgaria, Hungría, Rumania, Checoslovaquia y la URSS, a fin de determinar las condiciones de transporte por este río de las mercancías de exportación e importación de estos países. Posteriormente se sumaron a este Acuerdo empresas alemanas y austriacas. Al igual que la SMGS (párrs. 37 y 43), no se trata de una convención interestatal. Este texto se inspira en los proyectos de CUN y en los conocimientos tipo existentes, especialmente respecto del Rin. En dicho Acuerdo no se da ninguna definición de "mercancías" y no se trata en ninguna parte de los animales vivos. Por tanto, hay que concluir que éstos son mercancías como las demás. No obstante, debe señalarse el artículo 31, que prevé lo siguiente:

> "Encargados designados por el expedidor podrán acompañar la mercancía durante el transporte, si así lo han convenido el porteador y el expedidor."

El transporte de animales vivos no parece constituir una causa especial de exoneración para el porteador. Como máximo, según el artículo 50 *d*), éste no responderá:

> "*d*) De los daños sufridos por las mercancías expuestas por su propia naturaleza incluso a pérdida total o parcial, o a avería, especialmente por oxidación, deterioración interna, congelación, desecación, evaporación, putrefacción, etc., a condición de que estos daños se hayan producido pese a los cuidados diligentes prestados por el porteador durante el transporte."

59. En cuanto a la práctica comercial, hay que mencionar el proyecto de condiciones de transporte de navegación interior (*Beförderungsbedingungen der Binnenschiffahrt*) de 31 de enero de 1964, elaborado para el Rin por la Unión Internacional de Navegación Interior ((UINF). Este texto prevé en su párrafo 16 lo siguiente (casos particulares de exoneración de responsabilidad):

> "1) El porteador no responderá:
>
> "...
>
> "*e*) Respecto de los animales vivos por el daño resultante de los riesgos inherentes al transporte de estos animales.
>
> "2) Si se produce un daño que habida cuenta de las circunstancias de hecho, pueda derivar de uno de los riesgos mencionados en el apartado 1), se presume, salvo prueba en contrario, que deriva del riesgo correspondiente."

60. El texto anterior corresponde al párrafo 59 2) No. 5 del *Binnensohiffahrtsgesetz* alemán de 15 de junio de 1895-20 de mayo de 1898, que precisa en su párrafo 65 2) que debe pagarse la totalidad del flete incluso por los animales que resulten muertos en ruta.

F. *Transportes combinados internacionales*

61. Los diversos proyectos de Convención sobre el

[79] O. Kahn-Freund, *The Law of Carriage by Inland Transport*, Londres, 4a. edición, págs. 367-369.

[80] F. M. Sánchez Gamborrino, *La naturaleza y vicio propios de las cosas causa de exoneración de la responsabilidad del porteador, Rev. derecho mercantil, 1953*, pág. 36.

contrato de transporte internacional combinado de mercancías, incluido el proyecto de convención TCM nacido de las mesas redondas del UNIDROIT, no hablan del transporte de animales vivos. Basados en el sistema "*red*", en caso de que el daño causado a un animal se localice en un recorrido determinado, estos proyectos aplicarían el régimen del transporte de animales propio del modo de transporte correspondiente. En cuanto al sistema de base (o subsidiario), aplicable si se desconoce el lugar del daño, los proyectos originales del UNIDROIT ponían a todas las mercancías en pie de igualdad y sólo preveían la exoneración del porteador principal si probaba que el daño se había producido en circunstancias ajenas a toda culpa suya o de sus agentes, y ésta se apreciaba sobre la base de los deberes que incumben al porteador principal diligente. Por el contrario, los proyectos TCM contienen una larga lista de exoneraciones a la responsabilidad básica del ETC, entre los que figuran los vicios propios de las mercancías (artículo 9 2) *e*), el el artículo 9A *bis* letra *a*) *in fine*: Doc. ECOSOC-E/CONF.59/17); durante los debates sobre estos textos, algunos querían incluir en esta noción el riesgo especial inherente al transporte de animales vivos (véase también el capítulo VI).

62. En la práctica, las líneas de transporte por contenedores acarrean ya animales vivos (en materia aérea, el Manual de la IATA prevé numerosos modelos de contenedores adaptados a las diversas especies). Los contenedores para ganado se colocan a popa; los perros y gatos también se transportan en contenedores pero en jaula. Hacia finales de 1973, la *Overseas Containers Limited* (OCL) comenzó a transportar caballos, acompañados por un palafrenero al servicio del cargador (para el que este último firmaba una declaración de exoneración). De esta forma, los animales vivos se transportaban al amparo del *Combined Transport Bill of Lading* ordinario del OCL sobre el que se estampaba un sello que decía lo siguiente:

"Livestock: In addition to and notwithstanding the provision of the tariff, the Carrier shall not be liable for any loss whatsoever and howsoever caused. In the event of the Master, in his sole discretion, considering that any livestock is likely to be injurious to the health of any other livestock or of any person on board, or to cause the vessel to be delayed, such livestock may be destroyed and thrown overboard without liability attaching to the Carrier (81). The Merchant shall indemnify the Carrier against the cost of veterinary services on the voyage and of providing forage for any period during which the carriage is delayed for any reason whatsoever and of complying with the regulations of Authority of any country whatsoever with regard to such livestock. The Consignee shall pay 15% of the freight charged for the parent animal, or whichever is the higher figure for any livestock born during the voyage and landed alive."

("*Ganado*: No obstante lo dispuesto en la tarifa y además de ella, el porteador no responderá de ninguna pérdida, cualquiera que sea la forma en que se cause. En el supuesto de que el Patrón considere a su exclusiva discreción que un animal puede ser perjudicial para la salud de cualquier otro animal o persona a bordo, o causar una demora al buque, podrá destruirse y arrojarse por la borda dicho animal sin responsabilidad del porteador[81]. El cargador indemnizará al Porteador por el costo de los servicios veterinarios prestados durante el viaje y por el costo de alimentar a los animales por el período durante el que se demore el transporte, cualquiera que sea la razón de la demora, y de cumplir las regulaciones de las autoridades de cualquier país respecto de tal ganado. El consignatario abonará el 15% del flete cobrado por el animal durante el viaje, o la cifra prevista para cualquier animal parido durante el viaje y descargado vivo si esta cifra es superior.")

Además, cierto número de envíos de animales, generalmente caballos, se efectúan por la ruta Europa-Australia utilizando "*specially designed stall-type containers*".

IV. El transporte internacional de animales vivos

Las Reglas de La Haya y la Harter Act

63. Al excluir los animales vivos de la definición de "mercancías", la letra *c*) del artículo 1° de las Reglas de La Haya (sobre los conocimientos de embarque) sacaba *ipso facto* de su ámbito de aplicación los transportes que tienen por objeto tales animales (véase el párr. 25). Con ello no hacía más que reproducir la disposición correspondiente de las Reglas de La Haya de 1921. Los trabajos preparatorios de estos dos textos se muestran discretos sobre esta exclusión[82]. Generalmente se limitan a relacionarla sin más con la *Harter Act* americana (ley de 14 de febrero de 1893), cuyo artículo 7 declara que los artículos 1° (carga, guarda y descarga cuidadosa) y el artículo 4 (entrega obligatoria de un conocimiento de embarque) no serán aplicables al transporte de animales vivos.

64. Antes de la *Harter Act* cabía preguntarse tanto en los Estados Unidos como en Inglaterra si el porteador de animales vivos podía ser considerado como un *common carrier* (porteador ordinario) y especialmente si podía equipararse al ganado con una mercancía ordinaria entendida en el sentido utilizado por los *common carriers*. En todo supuesto, incluso cuando se consideraba a los animales vivos como una mercancía especial en virtud de sus tendencias o inclinaciones imprevisibles a irresponsables (véase párr. 13), el porteador no estaba nunca autorizado a desentenderse de ellos hasta pasar los límites de la impunidad. Teniendo en cuenta las reglas de la carga de la prueba, los jueces hacían una distribución equitativa entre los daños que podían interpretar como un tipo de vicio resultante de la naturaleza de esta mercancía especial y los que había que atribuir sin más al comportamiento culposo del porteador y de sus agentes, causa primaria del daño (innavegabilidad del buque, buque mal armado y mal equipado; descarrilamiento del tren por mal estado de la vía, etc.). Igualmente, aunque se admitían las cláusulas de exoneración respecto de estos transportes, los

[81] Se observará la semejanza con el régimen de las mercancías peligrosas en las Reglas de La Haya (art. 4, párr. 6).

[82] En 1921, el debate versó sobre todo sobre la extensión de la exclusión a las mercancías perecederas (*Inter. Law. Assoc., Report on 30th Conference 1921*, vol. II, *Proceedings of the Maritime Law Committee on the Hague Rules 1921*, pp. xliii. 78-80.

jueces conservaban un derecho de inspección, especialmente sobre la naturaleza justa y razonable de tales cláusula[83]. Por otra parte, este enfoque equitativo no se limitaba en absoluto al mundo jurídico angloamericano. En aquella época, los jueces argentinos afirmaron que la cláusula de no responsabilidad por transporte de animal vivo insertada en un conocimiento de embarque no podría tener el efecto de implicar la irresponsabilidad absoluta del porteador, sino solamente de poner a cargo del reclamante la prueba de que este daño fue causado por culpa o dolo del capitán[84].

65. Casi un siglo más tarde, hasta los trabajos de la UNCTAD y de la CNUDMI, se tendía a aceptar la exclusión de los animales vivos como una especie de postulado. Con esta perspectiva, es interesante acompañar[85] en un estudio revelador sobre la historia de la toma de posición de la *Harter Act* con respecto al transporte de los animales vivos: "Cuando la *Harter Act* fue presentada al Congreso americano, los Estados Unidos tenían un comercio importante de animales vivos que exportaban en número considerable por mar...; la *Act* debía afectar a los armadores de forma bastante seria. También habría afectado al comercio de exportación de ganado como consecuencia del aumento del tipo de flete que habría seguido inevitablemente al aumento de responsabilidad para el armador que transporta animales vivos en lugar de mercancías inertes. Por tanto, siguiendo la divertida fórmula de *Fairplay* (No. 11 agosto de 1924, pág. 376), el Congreso, al no querer perjudicar al comercio nacional, hizo una adición de última hora retirando los animales vivos del ámbito de aplicación de ciertos artículos de la *Act*, revelando así el pensamiento de los promotores de esta ley de que "la salsa que era buena para estos ocas de armadores ingleses no lo era para la salud de los "señores" exportadores americanos".

Las leyes

66. El Protocolo de firma del Convenio de Bruselas de 1924 (apartado 2) permite a los Estados "dar efecto a este Convenio, ya dándole fuerza de ley, ya introduciendo en su legislación nacional las reglas adoptadas por el Convenio, en una forma apropriada a esta legislación". Esta facultad, fuente de divergencias desafortunadas, ha hecho vanos los esfuerzos de unificación en numerosos puntos. Tal facultad explica por qué las leyes nacionales no han aplicado de forma uniforme el principio de exclusión contenido en el artículo 1, *c*) de las Reglas de La Haya.

67. Las leyes nacionales pueden clasificarse en tres grandes grupos: *a*) las leyes que excluyen la aplicación de las Reglas de La Haya a los transportes internacionales de animales vivos; *b*) las leyes que han incorporado las Reglas de una forma autónoma pero que prevén, respecto de estos transportes, una facultad de exoneración para el porteador; y *c*) las leyes que han incorporado las Reglas de forma autónoma pero que no hacen, respecto de estos transportes, una excepción a la regla general que establece la nulidad de las cláusulas de exoneración.

68. *a*) Múltiples Estados han incorporado textualmente las Reglas de La Haya en su legislación. Como el transporte de animales está excluido de las Reglas, los derechos y deberes del porteador marítimo y sus facultades de exoneración respecto de los animales estarán reglamentadas por el derecho común marítimo de cada Estado[86]. Si bien el porteador no está sujeto a las obligaciones impuestas por las Reglas, tampoco puede invocarlas en su beneficio. Así pues, esta exclusión deja en el aire en este supuesto muchas incertidumbres sobre el régimen de responsabilidad aplicable[87]. La determinación de este régimen se dejará a las normas de conflicto del juez competente. No obstante, los porteadores marítimos de animales vivos, amparándose en este privilegio exorbitante, no han dejado de elaborar para estos transportes conocimientos tipo que les ponen al abrigo de toda sorpresa.

69. A este primer grupo pertenecen los siguientes países: el Reino Unido y todos los Estados que han seguido el ejemplo de la *Carriage of Goods by Sea Act* británica de 1924; los Estados Unidos de América, con su *Carriage of Goods by Sea Act* de 1936, siguiendo la orientación de la *Harter Act*, Bélgica, Ciudad del Vaticano, Dinamarca, Egipto, España, Finlandia, Líbano, Liberia, Noruega, Filipinas, Portugal, Suecia, Siria, Francia e Italia (para los transportes calificados de "internacionales"). No obstante, en estos países nada impediría a las partes someter el contrato de transporte de animales vivos a las Reglas[88].

70. *b*) Los Estados que han incorporado el Convenio de Bruselas de 1924 en forma autónoma en su derecho nacional no podían evidentemente dejar el transporte de animales vivos fuera de toda reglamentación. Por el contrario, el Convenio, cuyo objeto no es más que la "unificación de ciertas reglas", supone la existencia detrás de él de una ley nacional aplicable para colmar sus lagunas. En algunos de estos Estados, el porteador está autorizado, para este caso particular, a eximirse de responsabilidad. No obstante, esto no le dará la libertad casi completa del régimen mencionado en el apartado *a*) *supra*. Les serán aplicables todas las demás disposiciones legales relativas a los transportes marítimos, ajenas a la substancia de la cláusula. Incluso en el terreno de la responsabilidad, conforme a los principios generales del derecho de muchos países, podrá rechazarse la aplicación de la cláusula en caso de dolo o de culpa grave del porteador[89]. La libertad de exone-

[83] Véase sobre la jurisprudencia inglesa y norteamericana de la época relativa a la noción de *reasonableness*, considerada no *in abstracto*; véase *Carriers of Live Stock*, en *Amer. & Angl. Encyclopedia of Law*, vol. III, Northport, L.I., 1887, págs. 10-15.

[84] Corte Suprema de Buenos Aires, 17 de marzo de 1898, *Rev. Int. Dr. Mar.*, XIV, pág. 203.

[85] G. F. Montier, *Le Harter Act*, París, 1932, No. 37, pág. 43.

[86] D. J. Markianos, *Die Übernahme der Haager Regeln in die nationalen Gezetzze über die Verfrachterhaftung*, Hamburgo, pág. 82. Este mismo autor analiza (pág. 56 y siguientes) las ventajas respectivas de la incorporación en el contexto de la ley nacional y de la aceptación *ne varietur* (o casi) de los textos convencionales en el derecho nacional, dejando subsistir, al lado de esta *lex specialis*, un derecho común subyacente aplicable siempre que la ley especial no lo es.

[87] Respuesta de Francia al primer cuestionario de la CNUDMI sobre los conocimientos de embarque (A/CN.9/63/Add.1).

[88] W. Tetley, *Marine Cargo Claims*, Toronto 1965, pág. 197.

[89] Tribunal de Apelación de París, 12 de febrero de 1964, *Dr. Marit. Franc.*, 1965, pág. 161. "Según los principios generales del derecho, el porteador marítimo sólo puede prevalecerse de las cláusulas limitativas o exclusivas de responsabilidad que estipula en su beneficio en la medida en que las

ración sólo tendrá como límites el orden público y las buenas costumbres, así como otras disposiciones que el derecho común de los contratos pudiera establecer en materia de exoneración o de limitación de responsabilidades del deudor (véase el Código de Comercio turco, artículo 1117, párr. 2)[90]. Una de las consecuencias de este sistema será que el porteador que no haya estipulado esta exoneración tendrá las mismas obligaciones que respecto de una mercancía ordinaria (excepciones, limitación, etc.).

71. Forman parte de este grupo: Alemania, Grecia[91], Japón, Madagascar, Países Bajos, Polonia, Suiza, Túnez, Turquía, Yugoslavia, Francia[92] e Italia (transportes "no internacionales"); y también el Código marítimo escandinavo uniforme (transportes marítimos interescandinavos)[93].

72. *c*) Otros Estados han incorporado las Reglas de La Haya en su legislación extendiendo su aplicación a los animales vivos y sin permitir al porteador exonerarse a su respecto. Así, por ejemplo, el Código soviético de navegación comercial marítima no contiene, respecto del transporte de animales vivos, ninguna excepción al artículo que establece la nulidad de las cláusulas contrarias a las disposiciones imperativas de dicho código (artículo 116, párr. 3). No obstante, esa severidad está atenuada — véase el SMGS (párr. 43 *supra*) — por la prohibición legal de transportar por mar animales no acompañados por un agente del cargador o del destinatario y por la disposición según la cual el porteador no responde de las mercancías acompañadas por un agente del cargador o del destinatario a no ser que este último pruebe la culpa de dicho porteador (artículo 162 del mismo Código). México debe ser incluido en este grupo[94].

73. En conclusión, dista mucho de haber uniformidad en la aplicación práctica de las Reglas de La Haya en materia de transporte de animales vivos, y el juego de las normas de derecho internacional privado respecto del juez competente podría reservar sorpresas cuando éste deba resolver un conflicto de leyes, que fácilmente puede surgir en la materia.

74. La respuesta de los gobiernos a los puntos 3 *a*) y *b*) del primer cuestionario de la CNUDMI sobre los conocimientos de embarque (A/CN.9/WG.III/WP.4/Add.1 (vol. I, II, III)), que por otra parte en esta época de contenedores dedican su atención a la carga sobre cubierta más que a los animales vivos, reflejan esta incertidumbre. Tales respuestas reflejan también el hecho de que los inconvenientes eran menos graves para muchos Estados no pertenecientes al grupo *a*) (párrs. 68-69 *supra*), porque para ellos el transporte de animales vivos no está fuera de la ley, sino que solamente, llegado el caso, es objeto de cláusulas de exoneración lícitas. En el informe del Secretario General, la nota recapituladora[95] que resume el tenor de estas respuestas, de las cuales la más clara es la del Brasil, debe interpretarse en un sentido amplio. Según tal nota, desde el punto de vista de la responsabilidad del porteador, habría que considerar a los animales vivos como una carga análoga a todas las demás mercancías[96].

Los documentos

75. Otra razón, quizá inconsciente, de la tendencia a dejar el transporte de animales vivos fuera de un convenio mal denominado por los documentos de que trata — los conocimientos de embarque — y no por el contrato de transporte que rige, sería que falta casi siempre el billete de entrada, que es un conocimiento negociable. De ordinario, un documento de transporte sirve para probar la recepción de la mercancía y el contrato que ésta tiene por objeto. La función de representar la mercancía es una característica suplementaria particular al conocimiento de embarque, pero en los transportes de animales que exigen licencias especiales de importación y permisos sanitarios, el destinatario es generalmente conocido, y la venta subyacente está concluida en firme mucho antes de la salida. Por tanto, las dos primeras funciones citadas bastan y los documentos no rebasarán la categoría de un simple recibí (especialmente para los pequeños animales solos), de un recibo, de un título no negociable del tipo de la carta de porte. Por tanto, la mayoría de las veces estos porteadores no emiten un conocimiento; en su lugar entregan un documento de expedición o cualquier otra forma de recibí cuyos términos tienen por objeto eximir de toda responsabilidad y en cualquier circunstancia[97]. Cuando utilizan las fórmulas ordinarias de los conocimientos de embarque, les añaden una estampilla que reproduce las exoneraciones (*Livestock clause*) que llevan frecuentemente también la mención "*On deck cargo at shipper's risks*" (los animales frecuentemente deben viajar sobre cubierta, por ejemplo en los mares cálidos) y un sello que dice "*Non-negotiable*". Cabe mencionar también el número y la dirección del destinatario sin la cláusula a la orden; o incluso la fórmula llevará la mención impresa siguiente "*not negotiable unless consigned to order*", y las partes obrarán en consecuencia. Finalmente, algunos documentos, destinados exclusivamente al transporte de animales no se califican de "*bill of lading*", sino de "*contract for conveyance of live stock*", "*non-negotiable*", estipulando expresamente que "*Any receipt for goods issued by or on behalf of the Company shall be a non-negotiable document. The Owners shall not be entitled to the issue of Bills of Lading*" (véase el documento en el Anexo III).

---

faltas que haya cometido no tengan carácter doloso o no constituyan faltas graves equivalentes al dolo". Se trataba de un transporte sujeto a la ley francesa de 178 caballos de los que perecieron 62 durante el transporte debido a una tempestad pese a la cual el porteador hizo zarpar el buque.

[90] Markianos, *cit.*, pág. 82.

[91] Grecia, a través de la codificación alemana de 1937, incorporó en su Código de derecho privado marítimo de 1958, el contenido del Convenio de Bruselas de 1924, sin haberse adherido al mismo.

[92] Ya estaba previsto así en la ley de 2 abril de 1966. A tenor del artículo 30 de la ley de 18 de junio de 1966, por derogación de la disposición que establece la nulidad de las cláusulas contrarias, "todas las cláusulas relativas a la responsabilidad o a la reparación están permitidas en los transportes de animales vivos..."

[93] Véase la respuesta de Noruega al primer cuestionario de la CNUDMI, *cit.*, vol. I, pág. 140.

[94] Véase la respuesta de México al primer cuestionario de la CNUDMI, *cit.*, vol. III; véase también la respuesta de la República de Corea, *cit.*, vol. I.

[95] Informe del Secretario General sobre la responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga (A/CN.9/63/Add.1, nota 71, Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV, Anexo).

[96] Véase la respuesta del Brasil al primer cuestionario de la CNUDMI, *cit.*, vol. III.

[97] Informe del Secretario General, *cit.*, pág. 41, nota 67.

La práctica

76. Los documentos, cualesquiera que sean, a cuyo amparo se efectúa el transporte de animales son la expresión de contratos de adhesión y nunca dejan de conceder al porteador las más amplias cláusulas de exoneración haciendo retroceder a los transportes un siglo, llevándolos a la época de las *negligence clauses* cuando "el capitán transportaba lo que quería, cuando quería, donde quería, como quería y en el estado que le convenía"[98].

77. Para mejor comprender las condiciones en que jurídicamente se efectúan estos transportes, el *Anexo IV* reúne una selección de cláusulas y menciones exoneratorias usuales que, según sus autores, deberían alzar contra la reclamación de responsabilidad frente al porteador marítimo de animales una muralla cuya impenetrabilidad ha sido objeto de críticas fundadas[99]. *Grosso modo* los documentos usuales pueden dividirse en tres grupos:

78. *a*) Conocimientos corrientes que llevan una enmienda que contiene cláusulas especiales sobre el transporte de animales. El porteador marítimo, en particular cuando no está especializado en este tipo de transportes, puede utilizar su conocimiento de embarque corriente cuando debe efectuar un transporte de animales. En este caso, el porteador agrega como enmienda la cláusula de exoneración de su elección bien mediante una estampilla, bien mediante la mención mecanografiada, en el anverso de dicho conocimiento, generalmente en las casillas que dicen "*Number and Kind of Package-Description of Goods*" (véase una selección de estas cláusulas en el *Anexo IV*, Sección I).

79. *b*) Conocimientos corrientes que comprenden varias cláusulas impresas, aplicables a los casos en que deben servir para cubrir el transporte de animales vivos. Los conocimientos tipo contienen frecuentemente entre las cláusulas que figuran en su reverso una o varias cláusulas impresas en caracteres minúsculos hasta el punto de ser ilegibles, relativas a la carga sobre cubierta y a los animales vivos. Véase una selección de estas cláusulas, que van de lo simple a lo complejo, en el Anexo IV, Sección II.

80. *c*) Documentos expresamente destinados al transporte de animales y concedidos especialmente en consecuencia[100]. Dentro del marco del presente estudio, no se podría efectuar un análisis detallado de estos documentos (ya que rebasaría el problema de la responsabilidad en estos transportes), documentos que algunas veces se titulan "conocimiento de embarque de ganado" (*Livestock Bill of Lading*), y otras veces omiten incluso este término, para precisar que son documentos no negociables y que los propietarios de animales no tendrán derecho a la entrega de conocimientos.

81. En ellos se encuentra de nuevo en sustancia, presentadas de una forma más o menos orgánica, muchas de las cláusulas reproducidas en el Anexo IV. En general, sus fórmulas son las de los conocimientos de embarque usados antes de las Reglas de La Haya, están específicamente adaptadas en función de una carga de animales vivos y contienen una enumeración impresionante de *negligence clauses*. Así, a los casos de exoneración clásicos (acto de Dios, etc.), extendidos lo más posible, se añaden la exoneración total por la innavegabilidad y la ineptitud para el transporte de todo buque o máquina utilizado para éste; el derecho discrecional del capitán de cambiar de ruta, cargar animales sobre cubierta, transbordarlos y de desembarazarse de ellos en todo momento; la obligación de pagar el flete por el número de animales cargados, es decir incluso por los animales muertos durante la ruta o que perezcan con el buque que se haya hundido debido a su innavegabilidad o a la impericia de la tripulación; y un privilegio especial sobre esta carga. Otras cláusulas se refieren a la obligación de abrevar y dar pienso a los animales, el flete que debe pagarse por el exceso de forraje desembarcado en destino, la posición del convoyante o convoyantes o la del mismo porteador cuando acepta hacer vigilar esta carga (véase el párr. 83 y siguientes). Cuando no se regulan estas cuestiones en su contexto, los documentos van acompañados de extractos de tarifas que indican, según las especies y el número de animales, el flete que ha de pagarse por cabeza, los suministros y provisiones que incumben respectivamente al cargador y al porteador, así como eventualmente el precio del pasaje del convoyante o convoyantes o las gratificaciones debidas al personal del porteador autorizado a cuidar los animales.

82. Para comprender mejor la práctica, se ha considerado más simple y más completo anexar uno de estos últimos documentos (*Anexo III*) a saber: el *Non-negotiable Contract for Conveyance of Live Stock* de la Belfast Steamship Company Ltd., cuyas condiciones generales muestran bien el desequilibrio que reina actualmente entre las partes en un contrato de transporte de animales vivos[101].

V. El convoyante

83. En principio, si alguien, convoyante, mayoral... (tropero, palafrenero, *convoyeur, palefrenier, groom, attendant, drover, handler/carer*, etc.), escolta a los animales[102], el derechohabiente (cargador o destinata-

[98] G. van Bladel, *Connaissements et Règles de La Haye*, Bruselas 1929, No. 1. Esto es aproximadamente lo que dice expresamente una de las cláusulas reproducidas en el anexo IV (No. 6).

[99] Informe del Secretario General, *cit.*, párrs. 42-43, págs. 29-30. Al lado de estas cláusulas o menciones figura frecuentemente otra que autoriza la carga sobre cubierta por cuenta y riesgo del cargador.

[100] No es raro que los ganaderos fleten todo un buque para transportar sus animales. Las condiciones en que se hacen estas operaciones varían evidentemente según las pólizas de fletamento. El supuesto cae fuera del marco de este estudio. Además, cuando se emite un documento además de la póliza de fletamento, no reúne normalmente las condiciones necesarias para la aplicación de las Reglas de La Haya.

[101] Entre los documentos similares, cabe citar los facilitados amablemente por el Gobierno australiano, el *Bill of Lading for Carriage of Livestock* de la C. Clausen Dampskibsrederi A/S de Copenhague, utilizado para el transporte de corderos de Australia al Oriente Medio; el *Australia Outward Livestock Bill of Lading* de la Safocean (Pty.) Ltd., operante para el transporte de ganado vacuno entre Australia y Sudáfrica; el *Australia Outward Livestock Bill of Lading* de la Royal Interocean Lines neerlandesa, que transporta animales de Australia a Africa oriental, la India y Sri Lanka; el conocimiento de embarque utilizado por la Aries Shipping (Singapore) Pty. Ltd. y el *Livestock Bill of Lading* del armador Abdul-Moshin and Youssef Ahmed Al-Sager and Co. de Kuwait para el transporte de corderos entre Australia occidental y el Golfo Pérsico.

[102] Se dejan evidentemente de lado los animales caseros que viajen con su dueño como pasajero a bordo y que se tiende a asimilar al equipaje acompañado.

rio) debe al porteador el precio del pasaje del convoyante y los gastos de su mantenimiento a bordo. El convoyante o convoyantes (en número suficiente) tienen que cuidar a los animales por cuenta del derechohabiente, y asumen por él la responsabilidad respecto de estos animales. A veces, el transporte se efectúa sin escolta, ya sea porque el porteador asume directamente las funciones del convoyante, ya sea porque las partes renuncian a la escolta por diversos motivos, por ejemplo: cuando se trata de un animal aislado inofensivo (*pet*) o de un viaje de breve duración; o por la asistencia prestada por mandatarios durante la ruta; o por indiferencia si se trata de animales destinados al matadero[103].

84. La figura jurídica del convoyante, especie de *longa manus* del derechohabiente sobre sus bienes durante el transporte, ha sido estudiada particularmente en derecho ferroviario. En efecto, la obligación del expedidor, a tenor del artículo 4 de la CIM, de hacer escoltar por personas expertas ciertas mercancías u objetos admitidos al transporte bajo ciertas condiciones[104], es para el ferrocarril una de las contrapartidas a la obligación de transportar del artículo 102 del CIM. El principio constantemente afirmado es que el convoyante es en todos los casos el representante del expedidor y el auxiliar de éste y no del ferrocarril, ya que es el primero quien responderá de las acciones y omisiones del convoyante. En caso de envío no acompañado, nada impediría en teoría al ferrocarril asumir las funciones del convoyante. Pero en la práctica se abstiene de ello, para no asumir tal responsabilidad en un régimen que ya es severo para él y porque no dispone del personal competente necesario. El CIM de 1970 ha atenuado el rigor de la obligación de acompañar (artículo 1, § 1, letra *d*), 1°, apartado 3) (véase *supra*, párr. 38) impuesto en los CIM precedentes, pero ha mantenido la mención obligatoria "sin convoyante" en la carta de porte cuando los envíos no pueden ir acompañados y no lo son. El SMGS, en el que estas obligaciones siguen siendo estrictas, no sólo prevé una cláusula "privilegiada" de exoneración del ferrocarril en caso de que el daño se deba al hecho de que el convoyante no haya adoptado las medidas necesarias para la seguridad de la mercancía (artículo 22, § 2) *f*) y § 7)), sino que su artículo 10 hace responder al derechohabiente que proporciona el convoyante de todos los daños que el ferrocarril pueda sufrir por culpa de éste.

85. La tarea del convoyante — precisan Nanássy-Wick[105] — es ante todo procurar a los animales los cuidados y la vigilancia necesaria durante el transporte (pienso, abrevadero, ordeño, cuidados, prevención de heridas o daños, participación en los controles veterinarios, etc.) y cuidar de que la descarga y el transporte ulterior de los animales fuera de la estación se efectúe ordenadamente. En particular deberá intervenir en tiempo oportuno en caso de peligro, por ejemplo, para impedir que un animal se estrangule con el ronzal, para asegurar la ventilación, para velar porque los vagones estén bien cerrados, para evitar incendios, etc. ... pero nunca tendrá la obligación de cuidar que los empleados del ferrocarril desempeñen correctamente sus servicios[106]. El convoyante tiene el deber de estar cerca de sus animales y el ferrocarril podrá invocar la cláusula privilegiada de exoneración por escolta prevista en la convención si el convoyante se hallase en el momento del daño en otro vagón o con otro envío que vaya también acompañado por él[107].

86. Uno de los aspectos interesantes que presenta el proyecto de Ficha de la UIF (véanse los párrafos 6 y 45) es que especifica, junto a las obligaciones del expedidor y del ferrocarril, las del convoyante como complemento de las que ya impone la Convención. Por su parte, el *Live Animals Manual* de la IATA (Sección II ("*General Acceptance and Handling Standards*"), párr. 12, "*Attendants*") prevé que los convoyantes estarán autorizados, a discreción del porteador aéreo, a acompañar animales en todas las aeronaves de carga o en el compartimiento de carga de las aeronaves mixtas de carga y pasajeros. Además, las indicaciones específicas de este Manual relativas a diversas especies de animales guiarán tanto al convoyante como al porteador que acepte este encargo (*preparations prior to despatch, feeding guide, general care and loading*).

87. La Convención de París contiene en su parte general disposiciones sobre el convoyante que son aplicables a todos los modos de transporte. Su artículo 10 afirma que en principio, los animales deben ir escoltados "a fin de prestarles durante el transporte los cuidados necesarios[108] ... a menos que sean entregados al transporte en embalajes cerrados cuando el porteador asume las funciones del convoyante y cuando el expedidor ha ordenado a un mandatario que se encargue del cuidado de los animales en puntos de parada apropiados". En cuanto a los transportes por agua, la Convención declara además (artículo 29) que "el número de convoyantes debe ser suficiente, teniendo en cuenta el número de animales transportados y la duración de la travesía".

88. Por mar, "los animales (especialmente los animales salvajes) pueden ir acompañados de un convoyante o de un guarda, sobre el que el porteador no tiene autoridad alguna"[109]. Ello no impide que el capitán, representante del porteador, siga siendo siempre el jefe a bordo y que toda intervención intempestiva del convoyante de los animales (o del propietario que los acompañara — caso que no es raro) que fuese causa del daño eximiría como siempre, de una forma u otra, de responsabilidad al porteador.

89. La experiencia de la práctica marítima demuestra que en este modo de transporte que ignora la obligación de transportar del ferrocarril, las relaciones entre el convoyante, los animales y la tripulación son

[103] El calvario de los caballos destinados al matadero, en tránsito entre Irlanda y el continente europeo, dio origen a la Convención de París y, en un contexto general, a la campaña de la RSPCA (*supra*, nota 17).

[104] Vehículos ferroviarios que ruedan sobre sus propias ruedas; transportes funerarios (abolido en el CIM de 1970); animales vivos; objetos cuyo transporte presenta dificultades particulares (CIM, art. 4).

[105] De Nanassy-Wick, *cit.*, pág. 17, párr. 21.

[106] *Id.*, *cit.*, pág. 199, párr. 55.

[107] *Id.*, *cit.*, pág. 198, párr. 54.

[108] Los artículos 11 y siguientes prevén la obligación de cuidar de los animales, de abrevarlos y darles pienso y, cuando corresponda, de ordeñarlos a intervalos regulares; de llamar a un veterinario en caso de necesidad; y de tener cuidadosamente limpios los medios de transporte o los embalajes.

[109] Informe del Secretario General, *cit.*, párr. 68, pág. 41.

generalmente normales. En efecto, las reservas a veces expresadas parecen reflejar la perpetuación de un régimen muy favorable más que una tensión contractual real que justifique un régimen excepcional. En la práctica, las tarifas (si no lo hacen los conocimientos de embarque especiales) regulan en algunas cláusulas breves la posición del convoyante o la aceptación directa de este servicio por el porteador, y el transporte del propio convoyante.

90. En cuanto a los dos primeros casos, una fórmula corriente es la que sigue:

"Medidas que ha de adoptar el cargador para cuidar a los animales, etc. Si el carnicero o cualquier miembro de la tripulación atiende a los animales (con el consentimiento de la Compañía o del Patrón) debe abonársele una prima según se indica anteriormente. Esta prima se cobrará con el flete." (Cláusula de las *Conditions for the Conveyance of Livestock* de las *Southbound* y *Northbound Tariffs* del West-African Joint Service).

91. Si se examinan estas dos situaciones en el plano jurídico, en la primera, el convoyante es el mandatario del derechohabiente de la carga acompañada. En cuanto tal, este representante se oculta tras su representado, como si este último acompañase él mismo a los animales. Los consejos y cuidados tanto de uno como del otro son la razón de su presencia a bordo y serán preciosos para el capitán, más versado en ciencias náuticas que en zoología. Si se equivocan, no es el principio de autoridad lo que estará en tela de juicio, ya que la culpa del cargador o de sus agentes exonera al porteador en todos los modos de transporte, sin que deba recurrir a una cláusula de exoneración privilegiada. Y, en la fórmula prevista por el Grupo de Trabajo, el porteador conseguirá fácilmente probar en presencia de tal culpa "que él mismo y sus agentes han adoptado todas las medidas que podían exigirse razonablemente para evitar el incidente y sus consecuencias".

92. A primera vista, la situación puede parecer jurídicamente más delicada cuando, en virtud de un acuerdo con el cargador, el porteador asuma las funciones de convoyante y las confíe a su propio personal. De esta forma, reúne directa o indirectamente en su persona, además de la condición que le corresponde en virtud del contrato de transporte, la derivada de una relación de mandato — regido por el derecho nacional aplicable — en virtud de la cual representa a la otra parte contratante en el primer contrato. No obstante, las exoneraciones que pueden corresponder en virtud del contrato de transporte no extienden *ipso facto* sus efectos a una relación de mandato en la que, en todos los casos, una infidelidad del mandatario o la negligencia que pueda asimilarse a ella darían al mandante un derecho independiente a reparación.

93. Pero, en la práctica, el porteador prudente no se deja confiar animales sin haber recibido instrucciones precisas del cargador/mandante respecto de ellos, que indudablemente contendrán las medidas razonablemente requeridas para evitar incidentes dañosos (para utilizar la fórmula citada en el párrafo 91)[110]. En este contexto, espontáneamente se asimilan los animales vivos a otra mercancía con la que presentan más de una afinidad, a saber: las mercancías peligrosas embarcadas con conocimiento y consentimiento del porteador marítimo (Reglas de La Haya, artículo 4 6), última frase), asimilación que ya hacen algunos conocimientos (véase, por ejemplo, el Anexo IV, cláusula No. 18). Lo mismo que los animales confiados al porteador, las mercancías peligrosas viajan sin escolta, pero el porteador antes de aceptarlas a bordo exigirá normalmente del cargador instrucciones precisas en cuanto a su naturaleza y a las precauciones que deban tomarse; la OMCI, al elaborar un valioso Código de las mercancías peligrosas[111], ha facilitado esta práctica consagrada en otras Convenciones[112]. Estas consideraciones deberían contribuir a disipar las reservas que suscita a veces el hecho de que el porteador se encargue directamente del cuidado de los animales vivos.

94. Finalmente, el transporte del propio convoyante es un aspecto accesorio pero importante del problema. Una vez más el derecho ferroviario ofrece una respuesta. La Convención adicional (Berna, 20 de febrero de 1966) a la Convención Internacional relativa al transporte de viajeros y equipajes por ferrocarril (CIV) del 25 de febrero de 1961 incluye expresamente en la noción de los "viajeros" por ella protegidos en caso de responsabilidad del ferrocarril por muerte y heridas a los convoyantes de envíos efectuados conforme al CIM (artículo 1, 1) b)). Por otra parte, en materia aérea, la Convención de Varsovia será aplicable al transporte del convoyante aun cuando haya que considerarlo gratuito (artículo 1, 1) segunda frase)[113].

95. La Convención sobre el transporte de pasajeros por mar de 10 de octubre de 1957 debe aplicarse también al contrato de transporte del convoyante (artículo 1, letra *b*)), a quien no hay que excluir de la noción de "pasajeros" (letra *c*))[114]. Ya en el siglo pasado se planteó la cuestión de saber si se trata de un transporte a título oneroso o gratuito. Incluso si el pasaje gratuito entregado a los convoyantes de ganado contiene una exoneración de responsabilidad del porteador respecto de la integridad personal de aquéllos, el porteador está obligado a tratarlos como pasajeros. El contrato de transporte de los animales y pasaje gratuito deben extenderse en el contexto de una relación contractual única y, por tanto, el convoyante no puede ser considerado como un pasajero gratuito[115].

96. En la práctica, el porteador frecuentemente hace que el cargador firme una declaración de garantía (*Livestock Attendants Indemnity*). En dicha declaración, tras afirmar la competencia profesional requerida del convoyante o convoyantes, el cargador se compro-

[110] Se advierte el interés que tendría para los transportes marítimos un vademécum análogo al manual de la IATA.

[111] *IMCO, International Maritime Dangerous Goods Code*, vols. I, II y III (sales No. IMCO 1972.9 E)), y suplemento 1972 (sales No. IMCO 1973.2 E)).

[112] CMR, art. 22; véase también el proyecto de Convención TCM, art. 7.

[113] El *IATA Live Animals Manual* precisa lo siguiente: "Las medidas para el transporte de los auxiliares se adoptarán con anterioridad al viaje. El billete de los auxiliares se recaudará de conformidad con la resolución 514 de la IATA, según lo fijado en las tarifas del porteador." (Sect. II, párr. 12.)

[114] La OMCI ha emprendido la revisión de esta Convención: véase párr. 124.

[115] Véase *Amer. and Engl. Encyl. of Law, cit.*, vol. III, párr. 4 *e*): *Drovers' Passes*, pág. 16 y jurisprudencia citada.

mete frente al porteador y a sus agentes no solamente a pagar el precio del pasaje, sino que se obliga a:

"... indemnizar respecto de todas las reclamaciones que deriven de la muerte, lesiones o enfermedades personales de dichos acompañantes del ganado, o de los daños causados a sus efectos, ya resulten de negligencia del porteador o de la negligencia de los servidores o agentes de éste o de defectos en el buque o sus instalaciones o de otra forma. Esta indemnización incluye el costo de transportar a los auxiliares a los que se niegue permiso para desembarcar en destino, así como la repatriación de los auxiliares enfermos o lesionados y los gastos de hospital, médicos, funeral y abogados."

VI. El transporte multimodal de animales vivos

97. Pocos de los casos de transporte de animales vivos se limitan a un solo modo de transporte. Si bien el trayecto marítimo o aéreo es con frecuencia el más importante, va casi necesariamente precedido o seguido —si no se cuenta en el conjunto del transporte los períodos de cuarentena— de transportes efectuados por otros modos, que llevan a los animales desde el lugar de cría o hasta los lugares de utilización.

98. Pero el transporte intermodal de animales vivos se diferencia profundamente de los transportes combinados clásicos a los que han dirigido recientemente su atención los unificadores del derecho internacional. En efecto, los animales vivos, como la persona humana, son la única mercancía que da casi inmediatamente señales de reacción manifiesta cuando sufre un daño, lo que permite observar y comprobar el daño producido. Esta característica única permite salvar el principal obstáculo encontrado en los transportes combinados de otras mercancías, a saber: la determinación del lugar en que se produjo el daño, es decir, la determinación del modo de transporte implicado y de la ley aplicable. Por tanto, cabe preguntarse si los transportes multimodales de animales vivos no podrían constituir un terreno de prueba útil para los esfuerzos en marcha en la más amplia esfera de los transportes multimodales en general. En el marco de los presentes esfuerzos, esta consideración debería aconsejar, para este caso particular, una solución que no obstaculizase al menos una armonización de hecho con los regímenes vigentes en los demás modos de transporte respecto de esta mercancía particular (véase el capítulo III).

VII. Conclusiones y propuestas

Propuesta previa

99. La primera conclusión que cabe extraer de la exposición precedente, y que contiene en sí una propuesta que en cierto modo es una cuestión previa, es que convendría poner término a una situación que, a diferencia de lo que ocurre en todos los demás medios de transporte, pone a los animales vivos fuera de la ley sólo en el transporte marítimo. En resumen, tal situación es perjudicial para los intereses de los usuarios, pues su mercancía queda así al arbitrio de un contratante escudado en las cláusulas leoninas de un contrato de adhesión. Es económicamente perjudicial para los países, especialmente los países en desarrollo, para quienes el comercio de exportación e importación de animales vivos constituye un elemento nada despreciable de su balanza comercial, al afectar severamente al costo de una mercancía que viaja prácticamente sin protección. Es perjudicial para el buen nombre de la industria del transporte marítimo, puesto en entredicho por una reducida minoría de porteadores y, sobre todo, por una casta de intermediarios, diafragma parasitario y oneroso. También es perjudicial en el plano humanitario, principalmente a la luz de la Convención de París, que impone deberes precisos a sus Estados contratantes.

100. En las respuestas de los Gobiernos al primer cuestionario de la CNUDMI, parece verse una mayoría partidaria de la inclusión, en la esfera de aplicación de las Reglas de La Haya, de los animales vivos, que se considerarán, como lo propuso oportunamente el Brasil (véanse el párrafo 74 y la nota 96), "desde el punto de vista de la responsabilidad del porteador, como una carga análoga a las demás mercancías". Algunos gobiernos se abstuvieron de responder sobre este punto, varios de ellos porque probablemente se interesaban de manera más directa en la cuestión, contigua en el texto pertinente de las Reglas, de la carga sobre cubierta. En cuanto a los gobiernos que han adoptado una actitud desfavorable[116], cabe señalar que, para los que han incorporado las reglas directamente en el contexto de su ley nacional, se trata, en realidad, no de una exclusión ciega, que no cabe concebir ni como hipótesis (véase el párrafo 70), sino del mantenimiento o no de la facultad concedida al porteador marítimo en esa misma ley de exonerarse contractualmente en este tipo especial de carga.

Debates celebrados durante el tercer período de sesiones del Grupo de Trabajo

101. En los debates celebrados en el Grupo de Trabajo durante su tercer período de sesiones[117] pareció destacarse una importante corriente favorable a la inclusión del transporte de animales vivos en las Reglas, con o sin afirmación de una facultad de exoneración para el porteador. Las delegaciones contrarias a este principio fundaban esencialmente su posición en el temor de controversias ("roces") entre porteadores y propietarios de la carga, respecto de la determinación de las causas de pérdidas o daños, y sugerían la elaboración de normas separadas para estos transportes[118].

102. No obstante, durante este tercer período de sesiones, el Grupo de Trabajo no se había pronunciado aún sobre la cuestión general de la responsabilidad del porteador marítimo de mercancías. Ahora bien, posteriormente el Grupo elaboró, en su cuarto período de sesiones, una serie de textos que difieren bastante de las disposiciones que dominaban hasta entonces esta cuestión general, textos llamados a reemplazar más particularmente a los párrafos 1 y 2 del artículo 3 y los párrafos 1 y 2 del artículo 4 de las Reglas de La Haya. Para que se comprenda mejor lo dicho, conviene repetir aquí el párrafo 1 de estos textos (que se denominará en adelante "el párrafo básico"):

[116] Informe del Secretario General, párr. 71, pág. 42, y notas 71 y 72, pág. 42.

[117] Informe del Grupo de Trabajo, tercer período de sesiones, *cit.*, párr. 31.

[118] *Id.*, párr. 33. A esta sugerencia corresponde la del párrafo 121, relativo a la cooperación que la OCMI podría estar llamada a prestar en esta cuestión concreta.

"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."

Por lo tanto, el problema de los animales vivos se presenta — sobre todo si su solución dependía — de la determinación, objeto del temor antes señalado, bajo un nuevo aspecto. En efecto, esta cuestión de la determinación debería plantearse — si existe realmente — respecto de cualquier mercancía, en un régimen de responsabilidad por faltas con inversión de la carga de la prueba, como dispone el párrafo básico.

103. Los elementos de este estudio deberían disipar las dudas sobre esta primera conclusión en cuanto a la oportunidad de incluir el transporte de animales vivos en el marco de las Reglas revisadas. La propuesta previa consistiría, pues, en suprimir las palabras "de los animales vivos y" en el inciso *c*) del artículo 1 de las Reglas. O, lo que sería todavía mejor, eliminar el texto aprobado por el Grupo de Trabajo en su tercer período de sesiones[119], las palabras entre corchetes: [con excepción de los animales vivos].

104. Esta primera mejora así realizada en relación con las Reglas de La Haya, otorga a las partes todos los beneficios derivados de que este transporte esté incluido en adelante en una Convención de unificación por otra parte imperativa, en particular para todas las cuestiones que no se relacionan con la responsabilidad del porteador, dejadas también hasta ahora a las estipulaciones de las partes, es decir, a la voluntad del porteador en este contrato de adhesión (véase el párrafo 110).

105. En este mismo tercer período de sesiones, otras dos propuestas fueron formuladas por delegaciones que eran, por otra parte, partidarias de la inclusión de los animales vivos en las Reglas. Polonia propuso el siguiente texto[120]:

"Los animales vivos, ya se transporten sobre cubierta o bajo cubierta, serán considerados como "mercancías" en el sentido del presente artículo si se prueba que los daños o la pérdida se han debido exclusivamente a falta de condiciones de navegabilidad del buque o a negligencia del porteador."

Sin embargo, en la actualidad esta propuesta no parece ajustarse al párrafo básico, llamado a reemplazar — entre otros — a los artículos 3 y 4 implícitamente contemplados en esta propuesta. Por su parte, Francia propuso[121] agregar en el inciso *c*) del artículo 1° de las Reglas (del que se suprimiría, evidentemente, la mención de la exclusión de los animales vivos) lo siguiente:

"No obstante, en lo que respecta al transporte de animales vivos, se autorizarán todas las cláusulas relativas a la responsabilidad y a la reparción resultante de los riesgos particulares de tal transporte."

[119] *Id.*, párr. 25 (informe, Grupo de Redacción, párr. 1) y párr. 26, Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, segunda parte, IV.

[120] A/CN.9/WG.III(III)/CRP.3.

[121] A/CN.9/WG.III(III)/CRP.4.

106. También en este tercer período de sesiones otras delegaciones partidarias de esta inclusión habían estimado que las disposiciones del párrafo 2 del artículo 4 de las Reglas bastaban para proteger a los porteadores contra cualquier riesgo especial inherente al transporte de animales[122]. En el plano formal, esta toma de posición puede también parecer superada por el párrafo básico, que debería reemplazar igualmente al párrafo 2 citado[123]. En cuanto al fondo, esta opinión sigue siendo válida en el contexto del párrafo básico, aceptado precisamente porque el Grupo de Trabajo estimó que este párrafo proporcionaría protección suficiente al porteador cuando éste probara, ante el riesgo especial soportado en un caso concreto, que él, sus auxiliares y agentes adoptaron todas las medidas racionalmente necesarias para evitar el accidente y sus consecuencias.

Otras posibles propuestas

107. La segunda conclusión, después de descartar la hipótesis de mantenimiento de un *statu quo*, consiste en someter al Grupo de Trabajo tres posibles propuestas, recomendando preferentemente la tercera. La primera propuesta se basa en una manifestación expresa de la voluntad de las partes en el contrato de transporte marítimo de animales vivos respecto de la responsabilidad del porteador, mediante una estipulación expresa de exoneración en favor de éste. La segunda se sitúa en el terreno de la prueba, partiendo de una presunción legal exoneratoria fundada en el peligro inherente a un transporte de este tipo. Para terminar, en la tercera se tiene en cuenta el hecho positivo de que los profundos debates del Grupo de Trabajo llevaron a un restablecimiento del equilibrio entre porteador y cargador en el citado párrafo básico, cuyo alcance es muy general y cuyo mecanismo parece perfectamente aplicable, sin más, al transporte de animales vivos de la misma manera que a cualquier otra mercancía.

Propuesta I

108. La primera propuesta consiste en suprimir la exclusión de los animales vivos (propuesta previa: véase el párrafo 103) y en agregar además al párrafo 8 del artículo 3 de las Reglas (o a la disposición correspondiente de las Reglas revisadas) el siguiente nuevo inciso:

"No obstante, en lo que respecta al transporte de animales vivos, se autorizarán todos los acuerdos, convenios y cláusulas relativos a la responsabilidad del porteador y a la indemnización de reparación del daño resultantes de los riesgos particulares de tal transporte."

109. En sustancia, incluye el transporte de animales vivos en las Reglas revisadas, pero autoriza a las partes a estipular, en consideración de los riesgos de este transporte, cláusulas relacionadas con la responsabilidad del porteador y la reparación eventualmente debida.

[122] Informe del Grupo de Trabajo, tercer período de sesiones, *cit.*, párr. 32.

[123] Está también superada, después de la aceptación del párrafo básico por el Grupo de Trabajo, la eventualidad de que el "riesgo particular" del transporte de animales entre nuevamente en el marco del inciso *m*) del párrafo 2 del artículo 4 ("vicio propio") de las Reglas, eventualidad prevista por algunos y mencionada, no sin reservas, en el informe del Secretario General, *cit.*, párr. 73, pág. 43.

La propuesta original francesa (véase el párrafo 105) se inspira en el artículo 30 (carga sobre cubierta y animales vivos) de la ley francesa de 18 de junio de 1955)[124]. Se han subrayado (véase el párrafo 70) las razones por las cuales en el contexto inmediato de una ley nacional no es concebible una exclusión como la de los animales vivos en el convenio internacional. En cuanto al lugar que corresponde al texto propuesto, ha parecido lógico seguir el ejemplo de la ley francesa, en la que el citado artículo 30 sigue a la disposición equivalente al párrafo 8 del artículo 3 de las Reglas (nulidad de las cláusulas contrarias a las disposiciones de derecho imperativo del Convenio). La redacción se inspira en parte en la del párrafo 8 del artículo 3 de las Reglas.

110. Por consiguiente, esta propuesta asegura a las partes las ventajas generales de un convenio imperativo (en particular en lo que atañe a las definiciones, el ámbito de aplicación, el fuero, el arbitraje, la limitación de la posibilidad de que el capitán haga reservas sobre el conocimiento, etc.). Pero deja siempre al porteador en libertad de incluir en el conocimiento cláusulas sobre su responsabilidad y la reparación de los daños (exoneraciones, limitación de las indemnizaciones debidas). Al igual que la propuesta francesa, introduce una oportuna restricción al alcance general del citado artículo 30 de la ley francesa y de disposiciones análogas de otros derechos: esta responsabilidad o reparación deben resultar precisamente de los riesgos particulares de tal transporte.

111. También puede invocarse en favor de esta propuesta la ventaja de una cierta facilidad. Así, para cierto número de Estados (véase el párrafo 71) que ya conocen un sistema de este tipo, los cambios serán prácticamente nulos. En otros Estados (véase el párrafo 69), en que el derecho del transporte marítimo está prácticamente calcado de las Reglas, se impondrán ciertas enmiendas, pero la facultad de exoneración todavía permitida disminuirá de hecho su peso. Sin embargo, habida cuenta de esta observación, si bien la propuesta I representa un innegable progreso respecto de la situación actual, el argumento de la facilidad pierde vigor, sobre todo para otros Estados directamente interesados en el transporte de animales que esperan a este respecto una modificación más profunda, que siga la pauta de la reforma general emprendida por la CNUDMI.

112. Esta propuesta merece otros comentarios:

1. La expresión "animales vivos" es ambigua (véanse los párrafos 11 y siguientes, y 18).

2. La expresión "riesgos particulares del transporte de animales" también es ambigua y tampoco está bien precisada la determinación de los riesgos de que se trata. A quienes querrían ver en ella los riesgos derivados del hecho de ser una mercancía perecedera, de un vicio propio o de cualquier otra naturaleza, conviene recordar la transacción que llevó al Grupo de Trabajo en su cuarto período de sesiones[125] a decidir la supresión del "catálogo de excepciones" del párrafo 2 del artículo 4 de las Reglas de La Haya. Convendría que la introducción de la fórmula de la propuesta I no pudiera considerarse en un sentido que volviera a poner en tela de juicio esta transacción al hacer renacer de hecho el caso exceptuado del vicio propio u oculto o de la naturaleza especial de la mercancía, que figuraba en el párrafo 2 suprimido.

3. Nada precisa esta propuesta en cuanto al régimen de la prueba relativa a la atribución del daño a riesgos especiales de este tipo de transporte, ni al de la prueba en contrario.

4. La remisión a cláusulas que deben estipular las partes deja intacta la proliferación de estas cláusulas (véase el anexo IV) fuente de litigios y también de incertidumbre en materia de conflictos de leyes, pues la propuesta no contiene ninguna limitación sustancial sobre el alcance de estas cláusulas (dolo o culpa grave del porteador y de sus agentes, falta de condiciones de navegabilidad)[126] dejada a la ley nacional considerada aplicable por el tribunal que entienda en la causa.

5. Podrían surgir dificultades para los Estados partes en la Convención de París, pues la propuesta I habla expresamente de animales vivos y, por consiguiente, estaría destinada a formar parte de un acuerdo multilateral que contendría cláusulas relativas al transporte internacional de animales vivos celebrado con Estados que no serían partes en la mencionada convención (véase la recomendación mencionada en el párrafo 5), es decir, las futuras Reglas de La Haya revisadas.

Propuesta II

113. Una segunda propuesta consistiría en procurar una armonización del régimen del transporte marítimo, en lo que toca a los animales vivos, con el régimen previsto en el Convenio referente al transporte de mercaderías por ferrocarril, la Convención sobre el transporte de mercaderías por carretera y el poyecto de convención fluvial. Una solución de este tipo se peveía en el informe del Secretario General[127]. La propuesta II consistiría en incluir a los animales vivos en las Reglas (véase la propuesta previa, párrafo 103), y en agregar un artículo 2 *bis* a los textos sobre responsabilidad del porteador elaborados por el Grupo de Trabajo en su cuarto período de sesiones[128].

"En lo relativo a los animales vivos, el porteador será exonerado de responsabilidad cuando la pérdida o el daño resulten de los riesgos particulares inherentes al transporte de estos animales. Cuando el porteador pruebe que la pérdida o daño podrían proceder habida cuenta de las circunstancias de hecho, de este riesgo, se presumirá que la pérdida o daño resulta de él, salvo prueba en contrario de que este riesgo no ha sido la causa total o parcial de la pér-

[124] Conforme a este artículo 30, por derogación de la nulidad general prescrita en el artículo 29 de la misma ley, "todas las cláusulas relativas a la responsabilidad o la reparación son autorizadas en el transporte de animales vivos. . ."

[125] Informe del Grupo de Trabajo, cuarto período de sesiones, *cit.*, párrs. 23 a 25, 30, 35.

[126] Véase sobre este punto la propuesta de Polonia, párr. 105.

[127] Informe del Secretario General, *cit.*, párr. 74, pág. 43. Para las disposiciones correspondientes de estas convenciones, véanse los párrs. 38 (CIM), 43 (SMGS), 48 a 51 (CMR), 56 (CMN).

[128] Informe del Grupo de Trabajo, cuarto período de sesiones, *cit.*, párr. 28 (informe del Grupo de Redacción, párr. 3) y párr. 36.

dida o daño. El porteador deberá probar, además, que se tomaron todas las medidas que normalmente le incumben, habida cuenta de las circunstancias, y que siguió las instrucciones especiales que hubieran podido dársele."

114. El modelo ha sido más bien la Convención CMR que el Convenio CIM. En efecto, la Convención CMR no prevé ni la obligación de transportar, para el porteador, ni la de hacer acompañar los animales por un convoyante, para el cargador, en lo que se parece a la práctica marítima. Salvo modificaciones de redacción, las dos primeras frases repiten el inciso *e*) del párrafo 4 del artículo 17 y el párrafo 4 del artículo 18 de la Convención CMR (véanse los párrafos 48 a 50). En la tercera frase se agrega la protección suplementaria asegurada por el párrafo 5 del artículo 18 de la Convención CMR (véase el párrafo 51) y se afirma el principio de las "instrucciones especiales" eventualmente dadas, sea por un convoyante, sea por el cargador (como por ejemplo, en materia de mercancías peligrosas (véase la nota 75), o en un vademécum elaborado siguiendo el ejemplo de la IATA o de la Unión Internacional de Ferrocarriles (véase el párrafo 121).

115. Una primera ventaja de la propuesta II, en comparación con el régimen actual y con la propuesta I basada en el elemento subjetivo de la estipulación de cláusulas de adhesión entre partes de las cuales una es económicamente más fuerte, es que se funda en un hecho objetivo: el transporte de animales vivos reconocido como riesgo especial del que se presume que origina el daño. Fundamento puramente presunto, pues el derechohabiente podrá probar, por su parte, que el animal es ajeno a los daños y que estos se deben enteramente a la culpa del porteador, o que esta culpa ha contribuido parcialmente a ese daño. Además, la analogía con la solución favorablemente probada en las convenciones que rigen dos, y pronto tres, modos distintos de transporte podrá facilitar la aceptación de esta propuesta por los Estados que ya son parte en estas convenciones. Además, la propuesta II realizaría con estas formas de transporte una armonización que sería mucho más ventajosa en esta materia, pues la mayor parte de los transportes de animales son multimodales (véase el párrafo 97). Para terminar, ofrece en lo que atañe a la prueba normas precisas y fáciles, puestas a prueba en la experiencia de ferrocarriles (véase el anexo I) y carreteras.

116. No obstante, la propuesta II podría suscitar reservas:

1. Sobre la ambigüedad de la expresión "animales vivos", véase el párrafo 112, No. 1.

2. Sobre la ambigüedad del "riesgo particular", véase el párrafo 112, No. 2. Sin embargo, la articulación entre el daño y este riesgo no es la misma que en la propuesta I, a causa de la afirmación determinante, tomada del Convenio CIM y de la Convención CMR, de que existe un riesgo particular inherente a estos transportes.

3. Podría sostenerse que esta cláusula de exoneración "privilegiada" (según la fórmula del convenio ferroviario) perpetúa un régimen favorable al porteador en el régimen de la prueba y abriría una segunda brecha, junto con el incendio, en la transacción que llevó a la supresión del "catálogo de excepciones".

4. Sobre las posibilidades de comparación con la Convención de París, véase el párrafo 112, No. 5.

Propuesta III

117. La tercera propuesta parte también de la inclusión de los animales vivos en el marco de las Reglas revisadas (propuesta previa, véase el párrafo 103). Su característica es que se inscribe en el nuevo contexto de las disposiciones sobre responsabilidad elaboradas por el Grupo de Trabajo en su cuarto período de sesiones[129]. Anteriormente, es decir, en el marco de los artículos 3 y 4 de las Reglas, la gama de posibles soluciones era mucho más amplia. Pero el nuevo equilibrio logrado, principalmente en el párrafo básico, al establecer una primera regla general afirmativa de la responsabilidad fundada en la culpa, acompañada de una segunda regla unificada igualmente general sobre la carga de la prueba, ha permitido una gran simplificación. El nuevo mecanismo se adapta (era su objetivo) a todas las mercancías, y no se ve la necesidad de excluir de él a los animales vivos. Una vez incluidos, puede extenderse a ellos sin más el principio fundamental del "*receptum*" enunciado en la primera regla; ocurre lo mismo con la segunda, que constituye realmente una "simplificación notable de las complejas y ambiguas disposiciones del Convenio de Bruselas", ... de tal suerte ... "que no convenía mantener la lista de casos mencionados en el catálogo de excepciones[130]: *a fortiori*, no es conveniente perpetuar la situación exorbitante del transporte de animales vivos. De esta manera, el porteador ya no podrá escudarse en un caso exceptuado: deberá presentar la prueba en adelante exigida de él, evidentemente más o menos fácil según la hipótesis de daños. La impunidad preconstituida cede hoy el paso al régimen común a todas las mercancías. En caso de culpa del cargador (por ejemplo, embalaje defectuoso, instrucciones erróneas, documentación sanitaria insuficiente) o del convoyante (por ejemplo, incompetencia, ignorancia de las instrucciones) o de un hecho de la mercancía (por ejemplo, muerte del animal por enfermedad a pesar de todos los cuidados, heridas causadas por coces aunque se hayan desherrado los caballos) contra los cuales sean impotentes las medidas razonablemente tomadas, la prueba liberadora será presentada sin grandes problemas por el porteador, que, tanto conforme al nuevo régimen como al anterior, no podrá ser garante de esta mercancía ni de las consecuencias de su vitalidad. El párrafo básico satisface las exigencias ya precisadas por Hutchinson respecto de los animales vivos: "... *the carrier is relieved from responsibility if he can show that he has provided all suitable means of transportation, and exercised that degree of care which the nature of the property requires*"[131].

118. La propuesta III consiste así en limitarse a la propuesta previa solamente, es decir: suprimir en el inciso *c*) del artículo 1 de las reglas las palabras "de los animales vivos y"; o bien suprimir las palabras que

[129] Véase la nota 128.

[130] Informe del Grupo de Trabajo, cuarto período de sesiones, *cit.*, párr. 30.

[131] Hutchinson, *cit.*, sección 336, pág. 343, y jurisprudencia citada.

figuran entre corchetes en el texto aprobado por el Grupo de Trabajo en su tercer período de sesiones para la definición de las "mercancías"[132]. Equivale a dejar a los textos básicos sobre responsabilidad del porteador el cuidado de regular la del porteador de animales vivos, siguiendo las mismas pautas que respecto de las demás mercancías. Como demuestra la cita de Hutchinson, la solución concuerda perfectamente con los principios generales. No tiene nada de insólito, pues la situación es idéntica en la Convención de Varsovia, que enuncia casi textualmente las mismas normas de responsabilidad[133], y en la que no se plantea en ningún momento la cuestión de sustraer a estos principios ninguna mercancía ni tampoco los animales vivos[134].

119. Esta propuesta presenta varias ventajas. En primer lugar, y evidentemente porque no impone ninguna reglamentación particular, tiene la ventaja de la simplicidad y la claridad. En segundo lugar, escapa naturalmente a las críticas hechas a las demás soluciones que deben utilizar expresiones ambiguas (como "animales vivos", "riesgos particulares" al transporte de animales), o que pueden contraponerse a otras convenciones (como la de París), o que presentan el riesgo de dar cabida a conflictos de leyes o, sobre todo, a una multiplicidad de cláusulas que perpetúen posiciones de favor. En resumen, a diferencia de todas las demás, esta propuesta se inscribe en la línea seguida por la UNCTAD y por la CNUDMI con miras a establecer un equilibrio equitativo entre el porteador y el cargador.

120. La propuesta III sería un poco simplista si se limitase a aplicar el régimen general de las demás mercancías a este transporte cuyos aspectos particulares presentan el riesgo de surgir nuevamente en el plano de las "medidas racionalmente necesarias para evitar el accidente y sus consecuencias" y de la prueba con ellas relacionadas. Esta propuesta debería completarse con una recomendación, cuya importancia parece esencial.

121. Es instintivo relacionar estas "medidas" con la experiencia aérea, desarrollada directamente en el terreno práctico del cuidado que todos los interesados deben tener para que los animales tengan las mayores oportunidades posibles de llegar sanos y salvos a su destino; el ejemplo del manual de la IATA (véase el párrafo 7, 35) y de la Ficha de la Unión Internacional de Ferrocarriles (véase el párrafo 6, 45) ofrece a este respecto útiles informaciones. Para determinar esas medidas y facilitar la prueba, convendría poner a disposición de todos los que participan en un transporte marítimo de animales vivos una especie de *vademécum*, fácil de consultar y ampliamente difundido, que contuviese directrices lo más detalladas posibles sobre la buena ejecución de un transporte de esta naturaleza. A la luz de los precedentes de la IATA y la Unión Internacional de Ferrocarriles, la OCMI parece la organización más calificada y más autorizada para emprender con éxito un trabajo de esta naturaleza, como atestigua, en un orden de ideas análogo, el valor del Código Internacional Marítimo de Mercancías Peligrosas[135], cuya elaboración le fue confiada en 1960 por la Conferencia Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar. Tal sería la tarea que convendría recomendar a la OCMI, habida cuenta de los precendentes mencionados, en colaboración con las demás organizaciones interesadas.

122. La alusión a las mercancías peligrosas lleva a la esfera limítrofe de las mercancías "azarosas" que son los animales vivos. Puede ocurrir que los animales embarcados pongan en peligro, al igual que las mercancías peligrosas, el buque y la carga; algunos conocimientos (véase el anexo IV, cláusula No. 18) prevén una solución análoga a la de la segunda frase del párrafo 6 del artículo 4 de las Reglas, relativo a las mercancías peligrosas cargadas con conocimiento y consentimiento del porteador. Probablemente, en caso de tal peligro, podrían bastar los principios del párrafo básico. Pero, llegado el caso, cabría pensar en anticiparse a las preocupaciones de los porteadores y añadir a continuación del mencionado párrafo 6 un nuevo párrafo 7, inspirado a la vez en el párrafo 1 del artículo 7 del proyecto de Convención TCM, en la segunda frase del párrafo 6 del artículo 4 de las Reglas y en el párrafo básico:

> "El cargador que entrega al porteador animales vivos debe señalarle, antes de que el porteador los tome a su cargo, la naturaleza exacta del peligro que pueden representar e indicarle eventualmente las precauciones que deban tomarse[136]. Si estos animales constituyesen un peligro para el buque y su cargamento, en cualquier momento antes de la descarga, podrán ser desembarcados en cualquier lugar o sacrificados o hechos inofensivos, sin responsabilidad para el porteador, salvo en caso de avería común si ha lugar, a condición de que demuestre haber tomado vanamente todas las medidas que podían razonablemente exigirse en el caso concreto".

La última cláusula debería hacer compatible este texto con las prescripciones de la Convención de París.

123. En el contexto de las presentes propuestas, hay que recordar que Australia, en el estudio presentado en respuesta al primer cuestionario de la CNUDMI, proponía inspirarse, en la cuestión de la limitación por unidad de la responsabilidad por pérdida o daños en el transporte de animales vivos en la solución contenida en las *General Conditions of the Australian Railways*[137]. En

---

[132] Informe del Grupo de Trabajo, tercer período de sesiones, *cit.*, párr. 25 (informe del Grupo de Redacción, parte II, párr. 1).

[133] Convención de Varsovia, párr. 1 del artículo 18. El transportador será responsable del daño causado por destrucción, pérdida o avería de equipajes registrados o de mercancías, cuando el acontecimiento que haya ocasionado el daño se haya producido durante el transporte aéreo.

Párr. 2. El transporte aéreo, . . . comprenderá el período durante el cual los equipajes o mercancías están a cargo del transportador . . .

Art. 20. 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.

[134] Sobre la aplicabilidad o no a los animales vivos del párr. 2 del artículo 23 de esta Convención, véase el párr. 30.

[135] Véase la nota 111.

[136] A este respecto, puede comprobarse la utilidad del vademécum recomendado en el párr. 121.

[137] A/CN.9/63/Add.1; el pasaje de la *General Conditions for Livestock*, que no ha sido incluido en este documento, ha sido amablemente facilitado por el Gobierno de Australia. El artículo 1 de la parte 6 (*Livestock*), título I (*Condition*), después de afirmar (párr. *a*)) que el porteador no responderá por todos los caballos, cabezas de ganado vacuno u otros animales por encima de los montos especificados con este título, salvo declaración de valores y pago de un suplemento de flete, precisa en su párrafo *c*) que esta responsabilidad se limita por caballo a 60 dólares (australianos); por cabeza de camello, mula, bovino o asno, a 30 dólares, y por cabeza de ovino, porcino, perro u otros animales pequeños, a 4 dólares.

efecto, en algunos países (véase párr. 44) el ferrocarril puede limitar la indemnización debida a un monto fijo por cabeza de animal y según una clasificación que contempla diversos grupos de animales (tanto por caballo; tanto por bovino, asno, mula o mulo, camello; tanto por ovino, porcino, perro o cualquier otro cuadrúpedo pequeño; etc.). Podría encontrarse quizá esta solución más satisfactoria que las de las Reglas, el Protocolo de Bruselas de 1968 o las diversas propuestas formuladas en el Grupo de Trabajo en su quinto período de sesiones en relación con la limitación por unidad[138], pues correspondería a una cierta práctica existente, ofrecería una base fácil para los seguros y evitaría las declaraciones de valor que deben hacerse casi en cada caso al embarque, cuyo principio mismo fue debatido en ese último período de sesiones.

124. Queda aún una última cuestión, que se relaciona con un porcentaje estrechamente vinculado con la buena marcha de gran número de transportes de animales vivos: el convoyante. En vista de las controversias sobre la figura jurídica del convoyante y la calificación jurídica que debe darse a su presencia a bordo (véase el párrafo 95), y también en vista de la práctica leonina de las cartas de garantía que se deben dar al porteador para él (véase el párrafo 96), sería quizá equitativo, después de determinar la responsabilidad del porteador respecto de los animales, determinar en forma más precisa su responsabilidad en cuanto a la persona que escolta a esos animales. El aspecto central de la cuestión se plantea en la Convención que regula el contrato de transporte de pasajeros por mar, actualmente en curso de revisión por la OCMI. Sería necesario que los conceptos de "contrato de transporte" y de "pasajero" (Convenio de Bruselas del 10 de octubre de 1957, incisos *b*) y *c*) del artículo 1°) se modificasen para cubrir el contrato por el cual se transporta al convoyante que acompaña a un cargamento de animales vivos, al igual que en el inciso *b*) del párrafo 1 del artículo 1 del Convenio de Berna del 26 de febrero de 1966, adicional de la Convención Internacional relativa al transporte de viajeros y equipajes por ferrocarril (CIV) de 25 de febrero de 1961.

[138] Informe del Grupo de Trabajo, quinto período de sesiones, documento A/CN.9/76, párrs. 26 a 28, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, IV, 5.

ANEXOS

ANEXO I

Resumen de las decisiones judiciales comunicadas por la Oficina Central de Transportes Internacionales por ferrocarril (OCTI)

[No se reproduce en el presente volumen.]

ANEXO II

Pasajes del "IATA Live Animals Manual"

[No se reproduce en el presente volumen.]

ANEXO III

Condiciones de contrato para el transporte de ganado de la Belfast Steamship Co., Ltd.

[No se reproduce en el presente volumen.]

ANEXO IV

Cláusulas corrientes en materia de transportes de animales vivos

[No se reproduce en el presente volumen.]

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

Título o descripción	*Signatura del documento*
Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo, sexto período de sesiones	
Observaciones y sugerencias de los gobiernos y las organizaciones internacionales sobre los temas que se examinarán en el sexto período de sesiones del Grupo de Trabajo	A/CN.9/WG.III/WP.12/Add.1
Carga sobre cubierta: documento de trabajo de la Secretaría	A/CN.9/WG.III/WP.14
Programa provisional y anotaciones	A/CN.9/WG.III/L.1
Extractos del informe del Subcomité sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo (conocimientos de embarque) al Comité Jurídico Consultivo Asiático-Africano en su 15° período de sesiones	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.1
Propuesta de los Estados Unidos: responsabilidad por demora	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.2
Propuesta del Japón: responsabilidad por demora	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.3
Propuesta de Francia: responsabilidad del porteador marítimo por demora	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.4
Propuesta revisada del Reino Unido: ámbito documentario del Convenio	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.5

Título o descripción	*Signatura del documento*
Textos propuestos por la Cámara de Comercio Internacional (CCI): reglas uniformes para un documento de transporte combinado: responsabilidad por demora	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.6
Propuesta de Argentina: responsabilidad por demora	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.7
Propuesta de Ghana: responsabilidad por demora	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.8
Propuesta del Brasil: definición de la demora	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.9
Propuesta de los Estados Unidos de América: limitación de la responsabilidad del porteador	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.10
Propuesta de los Estados Unidos de América: ámbito del convenio (documentario y geográfico)	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.11
Parte I del informe del Grupo de Redacción: textos propuestos en relación con la inclusión de disposiciones sobre responsabilidad del porteador marítimo por demora en la entrega	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.12
Propuesta de Noruega: definición de porteador	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.13
Propuesta de los Estados Unidos: definición de porteador	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.14
Parte II del informe del Grupo de Redacción: proyectos de disposiciones sobre el ámbito documentario del Convenio	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.15
Propuesta de Argentina: definición de transportador	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.16
Propuesta de Polonia: definición de porteador	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.17
Propuesta del Japón: proyecto de disposición sobre la definición de porteador	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.18
Propuesta de Noruega: concepto de porteador	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.19
Propuesta de Francia: definición de porteador	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.20
Propuesta de Chile: definición de transportador	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.21
Parte III del informe del Grupo de Redacción: ámbito geogáfico del Convenio	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.22
Proyecto de informe del Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.23 y Add.1 a 10
Propuesta de Francia: cláusulas nulas	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.24
Propuesta de los Estados Unidos: transporte de animales vivos	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.25
Propuesta de Chile: definición de porteador	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.26
Parte IV del informe del Grupo de Redacción: cláusulas nulas	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.27
Parte V del informe del Grupo de Redacción: carga sobre cubierta	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.28
Parte VI del informe del Grupo de Redacción: transporte de animales vivos	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.29

IV. RATIFICACION DE CONVENCIONES RELATIVAS AL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL O ADHESION A LAS MISMAS

Informe del Secretario General (A/CN.9/91*)

I. INTRODUCCIÓN

1. En su sexto período de sesiones, la Comisión decidió "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"[1]. La Comisión pidió además 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 las 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"[2].

2. La Comisión decidió además

"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"[3].

3. Este informe se presenta en cumplimiento de la citada decisión de la Comisión. El informe tiene en cuenta la información recibida de otros órganos de las Naciones Unidas y de los organismos especializados y las opiniones expresadas por algunos representantes en la Comisión en respuesta a preguntas de la Secretaría[4].

II. CAUSAS DE LA DEMORA EN LA RATIFICACIÓN O ADHESIÓN

4. Las respuestas a las investigaciones mencionadas indican que las causas de la demora en la ratificación de las convenciones o adhesión a las mismas son de dos tipos distintos: *a*) las que se relacionan con las etapas preparatorias a la aprobación de una convención, y *b*) las que tienen que ver con la aplicación de una convención en el plano nacional[5].

A. *Causas relacionadas con las etapas preparatorias*[6]

5. Las causas siguientes, que se originan en las etapas preparatorias de la labor respecto de una convención, pueden afectar la aplicación subsiguiente de la convención en el plano nacional.

a) *No participación en la elaboración de la Convención*

La no participación en la elaboración de una convención puede ocasionar, en el Estado que no participa, falta de interés en la materia objeto de la Convención. Cabe hacer notar que esa falta de interés puede reflejar la opinión de que la propuesta no responde a dificultades prácticas planteadas por la divergencia de legislación sino que se ha preparado mediante proyectos para la "unificación en aras de la unificación".

b) *Defectos de fondo*

Los defectos de fondo pueden suscitar descontento respecto de determinadas disposiciones de una convención y, a su vez, comprometer las perspectivas de ratificación o adhesión. Se dan algunos ejemplos:

i) Estrechez de criterio respecto de los sistemas jurídicos, por cuanto en algunos casos se han propuesto convenciones sin haber prestado la atención suficiente a soluciones ofrecidas en distintos sistemas jurídicos. Cabe hacer notar que esa estrechez de enfoque puede conducir a deficiencias en cuanto al fondo, porque no se tienen en cuenta soluciones modernas para ciertos problemas, y a deficiencias de redacción, por el uso de expresiones jurídicas de un sistema jurídico que pueda resultar incomprensible en otro medio jurídico.

---

* 30 de abril de 1974.

[1] Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones (1973), *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo octavo período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/9017), párr. 132; Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, primera parte, II, A.

[2] *Ibid.*

[3] *Ibid.*

[4] Se hace referencia a la documentación anterior relacionada con el tema; véase A/CN.9/60 (Anuario de la CNUDMI, vol. II: 1971, segunda parte, IV), que contiene la propuesta de la delegación francesa relativa a la creación de una unión para el *jus commune*, y A/CN.9/81, que contiene los comentarios y observaciones de los Estados miembros de la Comisión acerca de esa propuesta.

[5] En el presente informe, los términos "ratificación" y "aplicación", comprenden cualquier medida en el plano nacional, como las de carácter legislativo, que puedan ser necesarias para dar efecto a la convención en el derecho interno.

[6] La información que se ofrece bajo este subtítulo se basa en las comunicaciones escritas de tres representantes en la Comisión.

ii) Estrechez de enfoque geográfico, por cuanto se han preparado convenciones sin comprender que para muchos países el comercio internacional implica el transporte de mercaderías a través de los océanos y no simplemente a través de límites terrestres[7].

iii) La redacción mediante transacción, por cuanto al parecer existe una tendencia en la preparación de convenciones internacionales a redactar normas jurídicas mediante transacción, cuyo resultado consiste frecuentemente en evitar problemas difíciles omitiendo las disposiciones relativas a ellos o en ocuparse adecuadamente de esos problemas mediante la inclusión de disposiciones débiles basadas en el "mínimo común denominador".

iv) Estudio insuficiente, por cuanto no se ha dedicado suficiente tiempo y energías a la labor preparatoria de las convenciones[8].

B. *Causas relacionadas con la aplicación de convenciones en el plano nacional*

6. Las causas incluidas bajo el presente epígrafe se relacionan con las dificultades inherentes a la Constitución de un Estado y con dificultades de carácter administrativo.

7. La ratificación o la adhesión pueden suscitar problemas en el caso de un Estado de estructura federal cuando, según la Constitución, la materia de una convención es de la jurisdicción de las unidades integrantes de la federación[9].

8. Las demoras administrativas pueden obedecer a numerosos factores. Se han mencionado los siguientes:

a) La inercia e indiferencia administrativas respecto del derecho internacional por parte de una administración;

b) La pesada carga a que hacen frente las administraciones nacionales como resultado de las actividades de las organizaciones internacionales en la esfera jurídica;

c) La falta de urgencia o prioridad que tiene una convención o que se le atribuye, teniendo en cuenta la carga de trabajo de una administración o un parlamento;

d) La prioridad de cuestiones de interés interno o político sobre las materias tratadas en una convención;

e) Algunas administraciones nacionales no tienen el personal experto necesario para examinar los méritos de una convención, en especial cuando no han participado en la labor preparatoria;

f) La necesidad de traducir el texto de una convención al idioma nacional que, con frecuencia, es una tarea difícil; cuando dos o más países con el mismo idioma examinan la posibilidad de adherirse a una convención redactada en un idioma distinto del de esos países, es aconsejable que las traducciones sean idénticas, y ello requiere la organización de conferencias de traducción;

g) Habida cuenta de que las convenciones suelen entrar en vigor después de su ratificación por un número determinado de países, las administraciones nacionales adoptan una actitud de espera y sólo toman medidas cuando la entrada en vigor parece cierta[10];

h) Una administración nacional puede estar más favorablemente dispuesta a iniciar los procedimientos de ratificación o adhesión en el caso de que la convención de que se trate esté en vigor en países vecinos o en países con los que el país de dicha administración mantenga vastas relaciones económicas.

III. Procedimientos y métodos destinados a acelerar la aprobación y aplicación de normas internacionales

9. Los procedimientos y métodos elaborados para acelerar la aprobación y aplicación de normas internacionales por las autoridades nacionales, tal como se informó en respuesta a las investigaciones de la Secretaría, pertenecen a dos categorías distintas:

a) Procedimientos destinados a obviar el proceso de ratificación o adhesión formal ("procedimiento de notificación negativa"), y

b) Métodos destinados a acelerar el proceso de ratificación o adhesión.

a) *Procedimiento de notificación negativa*

10. Conforme al procedimiento de notificación negativa, llamado también procedimiento de "exclusión" u "objeción", las normas aprobadas por un órgano internacional ("órgano patrocinador") obligarán, en una fecha determinada, a un Estado miembro del órgano patrocinador a menos que este Estado, antes de esa fecha, haya declarado que no desea quedar vinculado[11].

---

[7] El representante en la Comisión que señaló este defecto indicó que la Convención de La Haya de 1964 sobre la venta internacional de mercaderías merecía esta objeción.

[8] El representante en la Comisión que señaló este defecto de fondo se refirió en sus comentarios a la cantidad prodigiosa de tiempo y esfuerzos empleados en los Estados Unidos, por ejemplo, para el Código Uniforme de Comercio o el Código Uniforme de Crédito al Consumidor. Observó que "ello se debe a que se suscita mayor interés entre las asociaciones profesionales y otros grupos interesados en las propuestas referentes a leyes nacionales cuya promulgación parece probable".

[9] Por ejemplo, un representante en la Comisión, al referirse a la Constitución de los Estados Unidos de América, señaló que aunque el Gobierno Federal tenía la facultad de regular el comercio interestatal, los aspectos de derecho privado del comercio habían quedado librados en gran parte a los Estados. Observó que, por ejemplo, eran los Estados y no el Gobierno Federal quienes habían promulgado el Código Uniforme de Comercio; que el Congreso no se ocupaba habitualmente de los problemas relacionados con la compraventa o los documentos comerciales en el comercio interno y que ello tal vez le impidiera hacerlo tratándose del comercio internacional. Señaló además que a ese respecto resultaba interesante que los Estados Unidos hubieran actuado favorablemente respecto de convenciones en dos materias acerca de las cuales habían promulgado también algunas leyes: el arbitraje y el transporte marítimo.

[10] Un representante en la Comisión sugirió que ese problema podía atenuarse pidiendo a los gobiernos que sometiesen las convenciones a las autoridades competentes dentro de un plazo determinado. Véase el párr. 13 *infra*.

[11] Según el Tratado que establece la Comunidad Europea de Energía Atómica (EURATOM), de 1957, el Consejo de la Comunidad está facultado para fijar las normas básicas de los niveles máximos de radiación ionizante permisibles (artículos 30 y 31). Los Estados miembros "promulgarán las disposiciones legislativas y administrativas necesarias para asegurar el cumplimiento de las normas básicas así determinadas . . ." (artículo 33). Se observará que esa obligación legal no está sujeta a ningún procedimiento de "exclusión".

Véanse también los artículos 100 a 103 del Tratado que establece la Comunidad Económica Europea, de 1957, respecto de la formulación de directrices por el Consejo de la Comunidad.

11. Los siguientes son ejemplos de este tipo de procedimiento:

i) *Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)*

Con arreglo al artículo 37 del Convenio de Chicago de 1944 relativo a la Aviación Civil Internacional, la OACI adoptará oportunamente y según sea necesario las normas y los métodos y procedimientos internacionales recomendados[12]. Esas normas internacionales se consideran obligatorias para los Estados miembros de la OACI, a menos que un Estado miembro haya notificado a la OACI que "considera imposible cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de tales normas o procedimientos internacionales, o el concordar completamente sus propios reglamentos o métodos" con tales normas o procedimientos (artículo 38 del Convenio de Chicago). Según el artículo 38, corresponde que cada Estado miembro notifique de inmediato a la OACI el no cumplimiento y cualesquier diferencias que existan entre su propio método y la establecida por la norma internacional.

ii) *Organización Mundial de la Salud (OMS)*

Se sigue un procedimiento análogo según el artículo 21 de la Constitución de la OMS. En cinco aspectos técnicos determinados, la Asamblea de la Salud puede adoptar reglamentos que obligan a los miembros de la OMS, a menos que éstos manifiesten expresamente su exclusión. El Director General de la OMS notifica a los miembros de la Organización la aprobación de un reglamento. La notificación especifica el plazo en que un miembro puede rechazar el reglamento o formular reservas acerca del mismo. En la práctica de la OMS, la Asamblea ha rechazado a veces algunas reservas basándose en que desvirtúan sustancialmente el carácter y los propósitos del reglamento. En otras ocasiones, se han aceptado las reservas por un plazo limitado, con la posibilidad de prorrogarlo ulteriormente. Los reglamentos aprobados con arreglo al artículo 21 de la Constitución de la OMS lo han sido hasta ahora sólo respecto de cuestiones relativamente no contenciosas de alto contenido técnico.

iii) Entre las propuestas actuales figura la de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) sobre el método de aceptación tácita para las convenciones de carácter técnico. El Comité de Asuntos Jurídicos de la OCMI ha preparado un proyecto de disposiciones modelo para la entrada en vigor de enmiendas tras su aprobación por los órganos competentes.

b) *Métodos destinados a acelerar la ratificación*

12. Estos métodos están destinados a asegurar que, inmediatamente después de su aprobación en el órgano patrocinador, las convenciones sean examinadas por las autoridades nacionales competentes de los Estados miembros y presentadas a esas autoridades para su ratificación o para la adopción de otras medidas.

13. Son ejemplos de estos métodos los siguientes:

i) *Organización Internacional del Trabajo (OIT)*

Según los párrafos 5 *b*) a *d*) y 7 del artículo 19 de la Constitución de la OIT, los Estados miembros de la OIT están obligados a someter los convenios aprobados por la Conferencia Internacional del Trabajo, en el término de un año, o en casos excepcionales 18 meses después de su adopción, a las autoridades nacionales a quienes competa el asunto, al efecto de que le den forma de ley o adopten otras medidas. El artículo 19 dispone también que si un Estado miembro obtiene el consentimiento de la autoridad competente, comunicará la ratificación formal del convenio al Director General de la OIT y adoptará las medidas necesarias para hacer efectivas las disposiciones de dicho convenio. Se sostiene que esas disposiciones de la Constitución de la OIT tienen un doble propósito: el primero es someter los convenios a la autoridad — generalmente el poder legislativo — investida de la facultad de tomar las medidas necesarias para dar efecto a los convenios; el segundo es poner los convenios en conocimiento del público.

El inciso *c*) del párrafo 5 del artículo 19 de la Constitución de la OIT dispone también que los Estados miembros informarán al Director General de la OIT sobre las medidas adoptadas para presentar los convenios a las autoridades nacionales competentes, comunicándole al mismo tiempo los datos relativos a las medidas adoptadas por ellos. Sobre la base de la información suministrada con arreglo a esta disposición, los órganos supervisores de la OIT fiscalizan la manera en que los Estados miembros cumplen sus obligaciones relativas a la presentación de convenios recientemente aprobados a las autoridades competentes.

14. Otras disposiciones de la Constitución de la OIT (artículo 19, párrs. 5 *c*) y 7 *a*) y *b*) iv)) establecen además que cuando el Consejo de Administración de la OIT así lo solicite en relación con un convenio dado, los Estados miembros que no han ratificado el convenio de que se trate informarán sobre el estado de su legislación y práctica respecto de las cuestiones tratadas en el convenio y expondrán las dificultades que impidan la ratificación o la demoren. Sobre la base de esos informes, la Comisión de expertos en aplicación de convenios y recomendaciones prepara un estudio general en que examina las razones aducidas que impiden o retrasan la ratificación y formula observaciones a ese respecto.

15. Entre los medios de acción que no se basan en normas constitucionales, se informa de que de vez en cuando la Conferencia Internacional del Trabajo o la Conferencia Regional de la OIT formulan llamamientos respecto de la ratificación de un convenio o un grupo de convenios determinado. Asimismo, a partir de 1970, los comités consultivos regionales y las conferencias regionales de la OIT, que se reúnen periódicamente para las regiones africana, americana y asiática, han incluido en su programa el examen de las dificultades con que tropiezan los Estados miembros para la ratificación y aplicación de ciertos convenios laborales internacionales. Los estudios realizados acerca de esos convenios y las conclusiones resultantes han permitido una mejor comprensión de la posición de cada región y mejorado las perspectivas de ratificación.

[12] Estos métodos y procedimientos tienen que ver con los sistemas de comunicaciones y ayudas para la navegación aérea, el reglamento del aire y los métodos de control del tránsito aéreo, el otorgamiento de licencias para el personal de operaciones y mecánicos, la aeronavegabilidad, la matrícula e identificación de aeronaves, la compilación y el intercambio de informes meteorológicos, libros de a bordo, mapas y cartas aeronáuticas, formalidades de aduanas e inmigración, aeronaves en peligro e investigación de accidentes y otros asuntos relacionados con la seguridad, la regularidad y la eficacia de la navegación aérea.

16. La OIT ha desarrollado también la práctica de que las organizaciones regionales examinen los convenios de la OIT, en especial, en cuanto a la posición de los Estados miembros de tales organizaciones en relación con dichos convenios. La Oficina Internacional del Trabajo cita el ejemplo del Comité de Asuntos Sociales del Consejo de Europa, que desde 1962 ha examinado la posición respecto de más de 50 convenios, escogidos tras consultas con la Oficina Internacional del Trabajo.

17. En cada período de sesiones de la Conferencia Internacional del Trabajo, la Secretaría de la OIT incluye una "Información sobre el servicio de convenios", de que se dispone para examinar conjuntamente con las delegaciones de los gobiernos las posibilidades de ratificación, así como las dificultades con que se tropieza y los medios de superarlas. Las conferencias regionales de la OIT realizan arreglos análogos.

18. Normalmente, los gobiernos piden al Director General de la OIT que les proporcione opiniones escritas que expliquen las disposiciones de los convenios. Esas opiniones se transmiten al Consejo de Administración de la OIT y se publican en el Boletín Oficial de la OIT. Si bien la interpretación oficial de los convenios laborales internacionales es una función que corresponde a la Corte Internacional de Justicia, se considera que las explicaciones suministradas por la OIT facilitan en algunos casos las decisiones sobre la conveniencia de ratificar o no el convenio dado.

19. Entre otras medidas cabe incluir los contactos directos, iniciados en 1969, con arreglo a los cuales un representante del Director General visita el país interesado, con el consentimiento y generalmente por invitación del Gobierno, a fin de examinar con los funcionarios nacionales competentes las dificultades inherentes a la aplicación de convenios ratificados. Ese método se ha ampliado recientemente a los casos en que el Gobierno desea examinar los posibles obstáculos a la ratificación de un convenio dado.

20. Mediante los métodos señalados, la OIT ha podido contribuir al número total actual de unas 4.000 ratificaciones que corresponden a más de 130 de sus convenios.

ii) *Organización Mundial de la Salud*

21. En cumplimiento del artículo 19 de la Constitución de la Organización Mundial de la Salud, la Asamblea de la Salud puede, por mayoría de dos tercios, aprobar convenciones relativas a cualquier materia que sea de la competencia de la OMS. Según el artículo 20 de la Constitución de la OMS, los Estados miembros de la OMS están obligados a tomar medidas relativas a la ratificación por las autoridades nacionales competentes y a notificar al Director General de la OMS, dentro del plazo de 18 meses, las medidas que hayan tomado.

IV. Conclusiones

22. Un estudio de las constituciones y de la práctica de los órganos legislativos y normativos internacionales indica que el procedimiento según el cual las normas aprobadas con sus auspicios obligan a los Estados miembros, salvo que se excluyan dentro de un plazo determinado, se ha utilizado sólo en el contexto de las reglas y normas internacionales de carácter técnico. Al parecer, las normas contenidas o previstas en las convenciones que prepara actualmente la Comisión no son de carácter técnico ni convenciones respecto de las cuales se haya utilizado hasta ahora el procedimiento de exclusión.

23. En consecuencia, la Comisión tal vez quiera prestar especial atención a los procedimientos que se emplean actualmente o que pueden desarrollarse, que resulten particularmente pertinentes a la preparación de convenciones por la CNUDMI, y a su aplicación consiguiente en el plano nacional. Entre tales procedimientos, pueden incluirse los siguientes:

a) Selecciones de proyectos cuya unificación constituya una necesidad ampliamente sentida, sobre la base de un examen del grado de divergencia entre las normas de distintos ordenamientos jurídicos y, muy especialmente, sobre la base de las pruebas de las dificultades prácticas derivadas de ello.

b) Participación amplia en la labor preparatoria de proyectos, no sólo de los Estados que sean miembros de la Comisión, sino también de los demás, así como de las organizaciones internacionales con especial dominio de la materia tratada por una convención. Esa participación podría adoptar diversas formas, como la distribución de cuestionarios relativos a la necesidad y al contenido propuesto de las nuevas reglas uniformes, la distribución de proyectos de textos para que se formulen observaciones y las consultas periódicas con los círculos interesados[13].

c) Una vez aprobada una convención, se podría proponer a la Asamblea General que pidiese al Secretario General que transmitiese la convención a los gobiernos, invitándolos a que dentro de un plazo determinado le suministren información sobre las medidas que hubiesen tomado respecto de la ratificación[14].

d) Estímulo a los órganos regionales para que estudien la posibilidad de recomendar a sus Estados miembros la ratificación de las convenciones preparadas por la Comisión o su adhesión a ellas.

e) Seminarios regionales, celebrados siempre que sea posible en colaboración con las organizaciones internacionales, para el estudio y la explicación de las convenciones propuestas.

f) Pedir a los Estados que designen una persona a quien se encomiende la tarea de hacer conocer las convenciones aún no ratificadas en los círculos gubernamentales y privados de su país. También es posible que la Comisión quiera, en algún momento futuro, examinar la posibilidad de establecer procedimientos de enlace en cada región entre representantes de miembros de la Comisión y las personas así designadas.

---

[13] Se han adoptado esos procedimientos, por ejemplo, durante la labor preparatoria sobre títulos negociables y arbitraje.

[14] Cabe observar que se ha seguido un procedimiento análogo respecto de la Convención de 1958 sobre el reconocimiento y la ejecución de las sentencias arbitrales extranjeras. Véase Informe de la CNUDMI sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones (A/9017), párr. 85 1) (Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, primera parte, II, A), y resolución 3108 (XXVIII) de la Asamblea General, párr. 55 reproducida en el presente volumen, primera parte, I, C *supra*.

V. ACTIVIDADES DE OTRAS ORGANIZACIONES

Informe del Secretario General sobre las actividades en curso de las organizaciones internacionales en relación con la armonización y la unificación del derecho mercantil internacional (A/CN.9/94 y Add.1 y 2)*

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; en su quinto período de sesiones, celebrado en 1972 (A/CN.9/71), y en el sexto período de sesiones, celebrado en 1973 (A/CN.9/82). El presente informe, preparado para el séptimo período de sesiones (1974) se basa en los datos facilitados por las organizaciones internacionales sobre su labor en curso[2]. En muchos casos, el presente informe incluye información sobre la marcha de los proyectos cuyos antecedentes se estudian en anteriores informes[3]. Algunas de las organizaciones internacionales cuyas actividades se describieron en los informes anteriores a la Comisión, no presentaron informes respecto de sus actividades en curso o comunicaron que en la actualidad no estaban realizando actividades relacionadas con el programa de trabajo de la Comisión.

I. ORGANOS Y ORGANISMOS ESPECIALIZADOS DE LAS NACIONES UNIDAS

A. *Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE)*

Grupo de Expertos sobre las prácticas de comercio internacional en materia de productos agrícolas

3. *a*) Normas para inspección (valuación) de frutas y verduras frescas. Estas Normas para inspección, aprobadas por el Grupo de Expertos en abril de 1973, forman parte de las Condiciones Generales para transacciones internacionales de frutas y verduras frescas (AGRI/WP.1/GE.7/35 y Add.1).

b) Condiciones generales para transacciones internacionales de patatas. Normas de valuación de patatas.

El Grupo de Expertos aprobó en sus períodos de sesiones de abril de 1973 y febrero de 1974 las Normas y Condiciones generales para transacciones internacionales de patatas sobre la base de los documentos que llevan la signatura AGRI/WP.1/GCS/24/Rev.1 y AGRI/WP.1/GCS/29. Los textos se publicarán en 1974.

c) Proyecto de Condiciones generales para transacciones internacionales de frutas secas y deshidratadas. Proyecto de normas de valuación de frutas secas y deshidratadas.

En 1973 prosiguió la labor en lo que respecta a los dos instrumentos relativos al comercio internacional de frutas secas y deshidratadas (AGRI/WP.1/GCS/16/Rev.3 y AGRI/WP.1/GE.7/R.4/Rev.1).

d) Proyecto de Normas de arbitraje para las transacciones internacionales de productos agrícolas.

En 1973 prosiguió la labor en lo que respecta a las normas de arbitraje sobre la base del documento AGRI/WP.1/GCS/30. En 1974 el Grupo de Expertos destinará un período de sesiones a este tema. Se espera que en esa ocasión participen expertos en arbitraje comercial internacional. En esa oportunidad se podrá determinar si deben fijarse normas de arbitraje para las transacciones internacionales de productos agrícolas bajo el auspicio de la CEPE.

Grupo de Expertos sobre las prácticas internacionales de contratación en materia industrial

4. *a*) En 1973 se publicó en inglés y francés la Guía para la redacción de contratos relativos al establecimiento de grandes complejos industriales: No. de venta E.73.II.E.13 y F.73.II.E.13.

---

* 6, 8 y 10 de mayo de 1974.

[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), quinto (A/CN.9/71) y sexto (A/CN.9/82, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, V), 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 (UN DROIT); 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: 1968-1970, 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).

b) En 1973 se inició la labor de preparación de una Guía para la redacción de contratos internacionales de cooperación industrial.

Grupo de Expertos en necesidades de información y en documentación

5. En 1973, el Grupo de Expertos decidió pasar de su programa de trabajo a largo plazo a su programa de trabajo a corto plazo los dos temas siguientes:

a) Propósito y modalidades de la firma de los documentos comerciales internacionales, y

b) Validez jurídica de los documentos transmitidos automáticamente.

El Grupo de Expertos fue establecido en 1972 por el Grupo de Trabajo sobre la facilitación de los procedimientos comerciales internacionales. Su mandato se reproduce en el documento TRADE/WP.4/113.

B. *Comisión Económica de las Naciones Unidas para América Latina (CEPAL)*

Transporte intermodal internacional

6. El objetivo inmediato de este proyecto es realizar estudios económicos y jurídicos y colaborar con la UNCTAD, en cumplimiento de la resolución 1734 (LIV) del Consejo Económico y Social, de manera que el Grupo Preparatorio Intergubernamental para un Convenio sobre el transporte intermodal internacional disponga de la información necesaria para elaborar un proyecto de convenio sobre la documentación y los problemas relativos a la responsabilidad en el transporte intermodal internacional y la institucionalización de las empresas de transporte combinado.

7. La Comisión Económica para América Latina está prestando asistencia en la creación y la labor de grupos de trabajo nacionales y regionales sobre la facilitación del comercio y del transporte intermodal internacional, grupos que en la actualidad estudian los aspectos jurídicos y económicos del tema con objeto de prestar asesoramiento a los miembros latinoamericanos del Grupo Preparatorio Intergubernamental. Además, en forma individual colaboran expertos latinoamericanos en transporte internacional o en derecho marítimo aportando recomendaciones relativas al convenio propuesto, contribuciones que la Comisión reunirá en una antología. La Comisión realiza estudios respecto de los efectos de la introducción de un nuevo Contrato de Transporte Combinado en relación con las actuales exigencias de documentación del comercio internacional y respecto de las consecuencias económicas e institucionales de diferentes opciones tecnológicas en el transporte intermodal internacional.

8. Al mismo tiempo, la Comisión y el Instituto para la Integración de América Latina (INTAL) estudian las barreras jurídicas y otras barreras no arancelarias con objeto de facilitar la circulación del transporte por tierra entre la cuenca del Río de La Plata y los países del Grupo Andino. Este proyecto patrocina la circulación experimental de carga y está prestando asesoramiento a los gobiernos y a los transportistas respecto de nuevos acuerdos, modificaciones de procedimiento y sistemas de seguro o de garantía necesarios para permitir la creación de servicios permanentes de transporte, aprovechando la infraestructura existente.

9. La Comisión preparó un documento sobre transporte intermodal internacional, en el que se expone el problema inmediato de América Latina y un programa de acción para las instituciones afectadas (E/CN.12/L.103, 3 de diciembre de 1973), y preparará otros documentos durante el año respecto de las actividades anteriormente descritas.

C. *Comisión Económica de las Naciones Unidas para Asia y el Lejano Oriente (CEPALO)*

Pagos internacionales

10. En la Reunión de funcionarios de categoría superior de gobiernos y bancos centrales para la creación de una Unión Asiática de Compensación, celebrada en Bangkok del 23 al 28 de febrero de 1973, se aprobó un proyecto de acuerdo por el que es establece la Unión Asiática de Compensación. El acuerdo fue abierto a la firma de los bancos centrales interesados en el período de sesiones de la CEPALO celebrado en Tokio (del 11 al 23 de abril de 1973).

Reglamentación internacional del transporte marítimo

11. La secretaría de la CEPALO proyecta emprender un estudio general de la reglamentación del transporte marítimo vigente en la región de la CEPALO con miras a promover la uniformidad de las legislaciones nacionales. Sobre la base de los resultados de ese estudio se elaborarán directrices para la formulación de una reglamentación del transporte marítimo para su uso por los países de la región de la CEPALO. Esta labor se realizará con la cooperación y el apoyo de la UNCTAD y la CNUDMI.

D. *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*

12. En el informe presentado a la CNUDMI en su sexto período de sesiones (A/CN.9/82) (Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, V), párr. 6) se describieron las primeras etapas de la labor realizada por la OACI para la revisión de la Convención de Varsovia, con las modificaciones introducidas por el Protocolo de La Haya en 1955. El informe del Subcomité de la OACI encargado de la revisión de la Convención de Varsovia en 1929 (documento de la OACI que lleva la signatura LC/SC.Warsaw (1972) — *Report*) será presentado al Comité Jurídico de la OACI, que se reunirá en Montreal en septiembre y octubre de 1974.

Estudio de medidas para fomentar la interpretación uniforme de las convenciones de derecho internacional privado aéreo

13. El relator designado para este tema no ha presentado aún el informe.

E. *Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)**

14. En el informe presentado a la Comisión en su sexto período de sesiones (A/CN.9/82, párrs. 7 a 13; Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, V) se describieron las primeras etapas de la labor realizada por la UNCTAD en materia de prácticas de las conferencias marítimas, pólizas de fletamento y transporte combinado.

15. En la Conferencia de Plenipotenciarios convocada por las Naciones Unidas para examinar un Código de Conducta para las Conferencias Marítimas se aprobó, el 6 de abril de 1974, una convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas. Se espera publicar el informe de la Conferencia durante mayo de 1974 con la signatura TD/CODE/10.

F. *Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI)*

Reglamentación internacional de transporte marítimo

16. Las etapas anteriores de la labor realizada sobre este 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.

G. *Fondo Monetario Internacional*[4]

Instrumentos negociables internacionales

17. 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 en la actualidad está examinando el Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre Títulos Negociables Internacionales[5].

H. *Banco Mundial (Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento — BIRF)*

Cursos de capacitación en adquisiciones

18. En los últimos años, el Banco Mundial se ha interesado activamente en los cursos de capacitación en adquisiciones para funcionarios de países en desarrollo, así como en su contenido y programas de éstos. Por ejemplo, contribuyó con personal y con un pequeño aporte financiero a los dos primeros Seminarios Regionales UNITAR/SIDA sobre el tema, así como al seminario sobre adquisiciones realizado en Indonesia y patrocinado por el PNUD.

I. *Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUDI)*

La evaluación de los proyectos multinacionales y la base para una política relativa a su elaboración en los países en desarrollo

19. La primera parte de un estudio de la ONUDI sobre el tema analiza la necesidad de proyectos multinacionales, incluso sus funciones, economías de escala y relación con el desarrollo de los países en desarrollo de menor dimensión. A continuación, examina las condiciones de la cooperación, que incluyen la participación en los beneficios de la cooperación, el concepto de "arreglo global" de proyectos, la localización de proyectos, medidas para asegurar acceso a los mercados en los países participantes en la cooperación, el suministro de financiamiento y administración y la negociación de un "arreglo global" de proyectos multinacionales. La tercera parte del estudio se ocupa de la evaluación de proyectos industriales multinacionales e intenta cuantificar los beneficios derivados de esos proyectos. La ONUDI publicará el estudio en 1974.

Evaluación crítica de la cooperación industrial regional en el Africa Oriental

20. Este estudio de la ONUDI analiza críticamente la cooperación industrial regional en la Comunidad del Africa Oriental desde su creación hasta el momento actual. Considera las tres etapas de la cooperación económica regional en la evolución de la Comunidad del Africa Oriental, el desarrollo económico del Africa Oriental y, finalmente, la evaluación crítica de la cooperación industrial y recomendación de medidas que podrían facilitar una mayor cooperación en la esfera industrial en el futuro. Se proyecta que la ONUDI lo publique en 1974.

El papel de las instituciones financieras multinacionales en la promoción de la cooperación industrial internacional

21. Este documento fue preparado por la ONUDI para una reunión a la que convocó el Secretario General de la UNCTAD con objeto de analizar el papel de las instituciones financieras multilaterales en el fomento de la integración económica de los países en desarrollo. Fue publicada por la ONUDI con la signatura UNIDO/IPPD.138.

Planificación de los contratos

22. Se trata de un manual que intenta señalar a los gerentes, administradores e ingenieros industriales de los países en desarrollo la medida en que la planificación, organización y control adecuados pueden mitigar muchos de los problemas que surgen en la esfera de la contratación. El manual presenta una idea sistemática de la forma en que se ordena de manera adecuada la labor de contratación y determina las funciones de los diversos departamentos de proyectos. El manual se publicará en 1974.

Directrices para la celebración de acuerdos contractuales para proyectos industriales

23. Estas directrices están encaminadas a mostrar al personal pertinente de los países en desarrollo la ma-

---

* Para mayor información, véase la adición 1 *infra*.

[4] 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.

[5] 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, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, II, 1.

nera de formular contratos para consultores, contratistas de obras públicas y proveedores de equipo. Comprenden los temas que son especialmente importantes para los países en desarrollo, así como los procedimientos fundamentales de la preparación de contratos. Las directrices incluyen además una sección sobre arbitraje internacional. En la actualidad se está dando término al estudio.

Acuerdos relativos a subcontratación y concesión de patentes

24. Los documentos de la ONUDI que llevan las signaturas ID/WG.136/3 e ID/WG.136/20 son resultado de una reunión de la ONUDI sobre transmisión de tecnología a los países en desarrollo por intermedio de acuerdos de subcontratación y de concesión de patentes.

J. *Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO)*

Programas de inversión en agricultura

25. Los programas de la FAO pertinentes a la inversión extranjera en agricultura, sobre la base de estudios de preinversión, están encaminados a facilitar el establecimiento de contactos entre inversionistas potenciales, ya sean públicos (por ejemplo, BIRF, bancos regionales de desarrollo, programas de asistencia bilateral) o privados, y las autoridades del país en desarrollo encargadas del sector determinado que necesita inversiones. Tiene importancia a este respecto la labor del Programa de Cooperación FAO/Industria.

26. Un segundo aspecto de los programas de la FAO es la difusión de información relativa a los métodos para estimular y controlar la inversión, y las directrices para el establecimiento y administración de empresas que implican algún grado de inversión mixta o de participación conjunta en diversos sectores sustantivos de la agricultura, la silvicultura y la pesca. Ejemplos de esta labor constituyen el estudio sobre la legislación relativa a la inversión extranjera en la agricultura y el manual de contratos de explotación forestal en tierras de dominio público, publicados por la FAO en 1971. Actualmente está en preparación un estudio semejante sobre empresas mixtas en el sector pesquero.

II. Organizaciones intergubernamentales

A. *Comité Jurídico Consultivo Asiático-Africano*

Normas uniformes que regulan la compraventa nacional de mercaderías

27. Este tema se ha incluido en el programa de trabajo de este Comité desde 1969. La Ley Uniforme sobre la compraventa internacional de mercaderías, juntamente con las modificaciones a esta Ley propuesta por el Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías de la CNUDMI, ha sido examinada por un Subcomité Permanente en los períodos de sesiones anuales celebrados en Accra (1970), Colombo (1971) y Nueva Delhi (1972).

La prescripción en la compraventa internacional de mercaderías

28. El proyecto de convención sobre esta cuestión propuesto por la CNUDMI fue examinado en detalle por el Subcomité Permanente sobre la compraventa internacional de mercaderías en el período de sesiones celebrado en Nueva Delhi (1973), junto con un estudio sobre la cuestión preparado por la Secretaría del Comité. En el informe del Subcomité se aprobaba en general el criterio utilizado en la Convención como una fórmula de transacción viable y se presentaban sugerencias concretas para su revisión. El informe se distribuyó a los Estados miembros para que formularan observaciones, y algunos han aprobado en términos generales el informe. Las observaciones adicionales que se reciban se remitirán a la Secretaría de la CNUDMI.

Condiciones generales de la compraventa

29. La labor ya realizada, que se inició con el período de sesiones celebrado en Accra (1970), incluía la aprobación de un programa de trabajo propuesto por el Subcomité Permanente, la preparación de un proyecto de formulario modelo de contrato F.O.B./F.A.S. para ser utilizado en relación con la compraventa de productos básicos en la región, la consideración y la revisión propuesta del proyecto del Subcomité y la distribución a los Estados miembros, a otros Estados de la región asiático-africana y a asociaciones mercantiles interesadas de la región del proyecto y de las propuestas de modificación para que formularan observaciones. Se está preparando ahora un estudio en que se analizan las respuestas recibidas. Este análisis y el correspondiente comentario preparado por la Secretaría se distribuirán en breve junto con un cuestionario detallado cuyo objeto es obtener información adicional necesaria para la continuación del proyecto. Se prevén trabajos adicionales, incluida la redacción de otro formulario modelo de contrato, una vez recibidas las respuestas al cuestionario.

Pagos internacionales

30. La labor realizada por la CNUDMI en la esfera puede considerarse en una etapa apropiada.

Arbitraje comercial internacional

31. La secretaría del Comité preparó un estudio detallado sobre algunos aspectos del arbitraje comercial internacional. Este estudio abarcaba los siguientes puntos: 1) Arbitraje institucional y arbitraje especial; 2) Constitución del tribunal arbitral; 3) Lugar del arbitraje; 4) Ley aplicable para determinar los derechos y obligaciones de las partes de conformidad con el contrato; 5) Procedimiento en el arbitraje; 6) Laudos arbitrales; 7) Ejecución de laudos arbitrales extranjeros. El estudio se presentó al Comité en su período de sesiones celebrado en Tokio (1974) y fue examinado en detalle por un Subcomité. El informe del Subcomité, con las recomendaciones que en él figuran, ha sido remitido a la CNUDMI para su examen.

Se propone continuar el estudio a la luz de los debates realizados en el período de sesiones de Tokio (1974) a fin de consolidar y llevar adelante la labor ya reali-

zada. Con este fin, se está preparando un cuestionario detallado con miras a obtener nueva información esencial de los gobiernos y asociaciones mercantiles de la región.

Conocimientos de embarque

32. En respuesta a un cuestionario de la CNUDMI sobre ciertas cuestiones relacionadas con los conocimientos de embarque, que debían ser examinadas por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre esta cuestión, la Secretaría preparó una respuesta detallada al cuestionario y la distribuyó a los Gobiernos miembros para que formulasen observaciones. Los puntos en cuestión fueron también examinados por un Subcomité en el período de sesiones del Comité celebrado en Tokio (1974) y el informe del Subcomité fue enviado a la CNUDMI para que lo examinara el Grupo de Trabajo. Se tendrá presente la labor futura de la CNUDMI.

Código de conducta para conferencias marítimas

33. La Secretaría preparó un estudio detallado sobre las propuestas, que culminó con la realización de una Conferencia de Plenipotenciarios para la redacción de una convención sobre esta cuestión en noviembre del año pasado. Este se distribuyó a los Gobiernos miembros y a otros Gobiernos de la región. Una vez que la Conferencia termine sus deliberaciones, se emprenderá, de ser necesario, un nuevo estudio.

Empresas multinacionales

34. Esta cuestión está estudiándose y se considerará de manera adecuada si se plantea la necesidad.

B. *Banco Asiático de Desarrollo*

Proyecto de investigación sobre créditos y garantías

35. Durante los últimos tres años, el Banco Asiático de Desarrollo ha trabajado con la Asociación de Derecho de Asia y el Pacífico Sudoccidental (LAWASIA) en la elaboración de un proyecto de investigación sobre créditos y garantías. Este proyecto entraña un estudio de los arreglos sobre garantías a que pueden recurrir los bancos nacionales de desarrollo y otras instituciones financieras similares situadas en la región. La Editorial de la Universidad de Queensland, de Queensland (Australia), ha publicado hasta el momento ocho informes de países y un informe integrado. Se espera que el informe sobre Australia se complete hacia el final del año.

C. *Banco de Pagos Internacionales*

Instrumentos negociables internacionales

36. Por intermedio de su asesor jurídico, el Banco de Pagos Internacionales ha participado en la labor relativa a un proyecto de ley uniforme sobre letras de cambio y pagarés internacionales que está siendo examinado por el Grupo de Trabajo sobre títulos negociables internacionales de la CNUDMI[6].

D. *Consejo de Europa*[7]

Normas uniformes sobre "plazos"

37. En los informes presentados a la CNUDMI en sus períodos de sesiones cuarto (A/CN.9/59, párr. 23), quinto (9/CN.9/71, párrs. 21 y 22) y sexto (A/CN.9/82, Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, V, párrs. 37 y 38) se describieron etapas anteriores de la labor relativa a "plazos" del Consejo de Europa. La Convención Europea sobre el Cómputo de los Plazos quedó abierta a la firma el 16 de mayo de 1972, pero no ha entrado aún en vigor.

38. En su 229a. sesión, celebrada del 19 al 27 de febrero de 1974, el Comité de Ministros autorizó la creación de un Comité de Expertos para examinar los resultados de la Conferencia Diplomática de las Naciones Unidas sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías y las medidas que debían adoptarse con respecto a las Normas Europeas sobre la prescripción extintiva preparadas por un comité de expertos de la CCJ.

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 (A/CN.9/59, párr. 24), quinto (A/CN.9/71, párr. 23) y sexto (A/CN.9/82, párr. 39) se describieron etapas anteriores en la preparación de una guía práctica sobre esta cuestión. El Comité de Ministros del Consejo de Europa autorizó la creación de un comité de redacción que deberá finalizar la guía práctica para el reconocimiento y la ejecución de decisiones judiciales extranjeras.

Responsabilidad por productos

40. Un comité de expertos, designado en 1972, se ha dedicado a preparar un proyecto de ley uniforme o un proyecto de convención tendiente a armonizar en los Estados miembros las leyes relativas a la responsabilidad de los fabricantes por daños causados por sus productos.

E. *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

41. Esta Convención fue analizada en los informes presentados a la CNUDMI en sus períodos de sesiones quinto (A/CN.9/71, párr. 26) y sexto (A/CN.9/82; Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, V, párr. 42). La Convención entró en vigor el 13 de agosto de 1973.

42. En la Convención se dispone que toda controversia entre organizaciones económicas derivadas de relaciones contractuales o de otras relaciones de de-

[6] Para la participación de organizaciones internacionales en la preparación de un proyecto de ley uniforme, véase A/CN.9/WG.IV/WP.2, introducción, párr. 3, nota 6 y A/CN.9/77 (Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, II, 1), párr. 3.

[7] Este informe sobre las actividades en marcha del Consejo de Europa se obtuvo de diversas fuentes; es posible que sea incompleto en razón de que la Secretaría no ha recibido aún una comunicación del Consejo en que se describan sus actividades relacionadas con el derecho mercantil internacional.

recho civil en el contexto de la cooperación económica, científica y tecnológica entre Estados partes en la Convención será sometida a arbitraje siempre que no caiga dentro de la competencia de tribunales nacionales.

Normas uniformes para los tribunales arbitrales

43. Esta cuestión se examinó en el informe presentado a la CNUDMI (A/CN.9/82, párr. 43) en su sexto período de sesiones. Las normas uniformes para los tribunales arbitrales dependientes de las cámaras de comercio de los países miembros del CAEM, que contienen disposiciones relativas a tasas de los tribunales y expensas y costas de las partes, fueron preparadas por la Conferencia Jurídica de representantes de países miembros del CAEM sobre la base del programa general para la mayor intensificación y promoción de la cooperación para el desarrollo de la integración económica socialista de los Estados miembros del CAEM. Las normas uniformes fueron aprobadas por el Comité Ejecutivo en febrero de 1974.

44. Las normas disponen la solución uniforme de cuestiones relativas a la competencia de los tribunales arbitrales, su organización y actividades y sus procedimientos de trabajo. El Comité Ejecutivo recomendó que los países miembros del CAEM adoptaran medidas para asegurar que las reglamentaciones correspondientes a las normas uniformes se aplicaran a las controversias entre organizaciones económicas de países miembros del CAEM que caen dentro de la competencia de esos tribunales.

Condiciones generales para la prestación de servicios técnicos de mantenimiento de máquinas y equipo entregados en el comercio entre países miembros del CAEM

45. Con miras a perfeccionar el sistema de prestación de servicios técnicos de mantenimiento de máquinas y equipo entregados en el comercio entre países miembros del CAEM, la Comisión Permanente de Comercio Exterior del CAEM ha trabajado en el mejoramiento de las condiciones generales para la prestación de servicios técnicos del CAEM de 1962 y las condiciones generales de montaje del CAEM de 1962. Esos trabajos han llevado a un ajuste de los mencionados documentos de 1962 a la demanda creciente de prestación de servicios técnicos para maquinarias y equipo entregado en el comercio entre países miembros del CAEM; se definen ahora más claramente los derechos y obligaciones de vendedores y compradores en la organización y la prestación de servicios técnicos y de montaje y cuestiones conexas. Estos documentos se han preparado en forma tal que concuerden con las condiciones generales de entrega del CAEM de 1968. Como resultado del mejoramiento de los documentos de 1962, la Comisión Permanente de Comercio Exterior del CAEM pudo preparar las condiciones generales para la prestación de servicios técnicos para máquinas, equipo y otros productos industriales entregados entre organizaciones de los países miembros del Consejo de Asistencia Económica Mutua autorizadas a dedicarse al comercio exterior (Condiciones generales para la prestación de servicios técnicos del CAEM de 1973), y las condiciones generales de montaje y suministro de otros servicios técnicos relacionados con la entrega de maquinarias y equipo entre organizaciones de los países miembros del Consejo de Asistencia Económica Mutua (Condiciones generales de montaje del CAEM de 1973).

46. Estos últimos documentos fueron aprobados por el Comité Ejecutivo en abril y septiembre de 1973, respectivamente. El Comité Ejecutivo recomendó que los países miembros del CAEM pusieran estos documentos en vigor para el 1° de enero de 1974, de modo que pudieran aplicarse a los contratos formalizados del 1° de enero de 1974 en adelante entre organizaciones de los países miembros del CAEM autorizadas a dedicarse al comercio exterior.

47. La Comisión Permanente de Comercio Exterior del CAEM ha mejorado también los principios generales para el suministro de repuestos de máquinas y equipo entregados en el comercio entre países miembros del CAEM y con la República Federativa Socialista de Yugoslavia. Los principios generales fueron aprobados por el Comité Ejecutivo en abril de 1973.

Informe sobre cuestiones jurídicas relacionadas con la formalización y la ejecución de tratados sobre especialización y cooperación en la producción

48. Este informe fue preparado por la Conferencia Jurídica de representantes de países miembros del CAEM como medio de promover la cooperación entre los países miembros del CAEM y sus organizaciones económicas en la solución uniforme de algunas cuestiones jurídicas relacionadas con la formalización y ejecución de tratados sobre especialización y cooperación en la producción.

49. El informe fue aprobado por el Comité Ejecutivo en diciembre de 1973. El Comité Ejecutivo recomendó a los países miembros del Consejo que sus organizaciones económicas tuvieran en cuenta las recomendaciones contenidas en el informe cuando formalizaran tratados sobre especialización y cooperación en la producción; invitó también a los órganos del CAEM a que tuvieran en cuenta estas recomendaciones al elaborar tales tratados. Se pidió a la Conferencia Jurídica de representantes de países miembros del CAEM que preparara, sobre la base de este informe, una descripción de las prácticas existentes con respecto a la formalización de tratados sobre especialización y cooperación en la producción y un proyecto de normas uniformes para la solución de cuestiones relacionadas con la formalización y ejecución de tales tratados.

F. *Comité Jurídico Interamericano (Organización de los Estados Americanos)*

Conferencia interamericana especializada en derecho internacional privado

50. En los informes presentados a la CNUDMI en sus períodos de sesiones quinto (A/CN.9/71, párrs. 36 y 37) y sexto (A/CN.9/82; Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, V, párr. 49) se describen etapas anteriores de la labor del Comité. Entre los proyectos de convención y otros documentos preparados por el Comité Jurídico Interamericano para la Conferencia interamericana especializada en derecho internacional privado figuran los siguientes: resolución sobre compañías comerciales internacionales; resolución sobre la compraventa internacional de mercaderías; proyecto de convención sobre letras de cambio, cheques y pagarés

de circulación internacional; proyecto de convención sobre el arbitraje comercial internacional; y proyecto de convención sobre contratos de transporte marítimo y terrestre.

51. Estos documentos fueron aprobados por el Comité durante sus reuniones de julio y agosto de 1973. La Conferencia interamericana especializada en derecho internacional privado se celebrará en Panamá a partir del 14 de enero de 1975.

G. *Banco Internacional de Cooperación Económica (BICE)*

Arbitraje comercial internacional

52. El proyecto de Convención internacional sobre la solución mediante el arbitraje de las controversias de derecho civil derivadas de relaciones de cooperación económica, científica y tecnológica, se aprobó en 1972. El texto ruso de la Convención fue firmado el 26 de mayo de 1972 por los representantes de ocho gobiernos de países miembros del CAEM. El texto se publicó en los boletines oficiales de los países firmantes de la Convención (por ejemplo, el texto oficial de la Convención en ruso se publicó junto con su traducción polaca en el número 7, 1974, de *Dziennik Ustaw*).

53. La Convención entró en vigor a los 90 días contados a partir de la fecha de depósito del quinto instrumento de ratificación, a saber, el 13 de agosto de 173. La Convención ha sido ratificada por seis de los ocho países del CAEM. Otros países pueden adherirse a la Convención, previa aprobación por los países que la han ratificado anteriormente.

54. La Convención prevé el sistema de arbitraje permanente dependiente de las cámaras de comercio de los países participantes. Toda controversia entre organizaciones económicas (incluso organizaciones económicas internacionales de los países del CAEM, a condición de que sus Estatutos prevean la aplicación de la Convención) derivada de relaciones contractuales o de derecho civil en general y producidas con ocasión de la cooperación económica, científica y técnica de los países participantes, se someterá al tribunal arbitral dependientes de la cámara de comercio del país demandado o, a discreción de las partes, de un tercer país parte en esta Convención. La Convención prevé y asegura la ejecución de las decisiones arbitrales en los países participantes. Los artículos de la Convención no afectan a las organizaciones interestatales.

Empresas multinacionales

55. La creación por los países miembros del CAEM de varias organizaciones económicas internacionales planteó problemas relativos a la apertura y mantenimiento de cuentas de estas organizaciones en el BICE y la concesión de préstamos a estas instituciones. Actualmente el BICE tiene en estudio estos problemas pues puede esperarse que estas instituciones soliciten créditos al BICE.

H. *Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT)*

56. En los informes presentados a la CNUDMI en sus períodos de sesiones quinto (A/CN.9/71, párrs. 38 a 53) y sexto (A/CN.9/82; Anuario de la CNUDMI, vol. IV: 1973, segunda parte, V, párrs. 51 a 58), se encontrarán los debates detallados sobre la labor del UNIDROIT en las esferas relativas al derecho comercial internacional.

Codificación progresiva de la parte general del derecho de los contratos

57. La Secretaría del UNIDROIT preparó y presentó a la Junta de Gobierno del UNIDROIT, en su 52° período de sesiones (abril de 1973) (documento U.D.P. 1973 — *Etudes: L — Droit des obligations*, Doc. 4), un informe preliminar de derecho comparado sobre el incumplimiento de contratos y las sanciones por incumplimiento. La Junta autorizó la continuación del trabajo en este terreno y decidió crear un Comité reducido de expertos gubernamentales que poseyeran conocimientos especiales de los diversos sistemas de *common law*, de los sistemas de derecho civil y de los sistemas de los países socialistas, y que estuvieran además directamente interesados en los problemas del comercio internacional.

58. La Junta, en su 53° período de sesiones (febrero de 1974), examinó un cuadro comparativo preparado por la Secretaría y relativo a las disposiciones existentes sobre formación, validez, interpretación, cumplimiento e incumplimiento de los contratos (*document Etudes L*, Doc. 5, UNIDROIT 1973). Este documento estaba destinado a facilitar la labor del Comité reducido, que inició el estudio de estos problemas durante su primera reunión celebrada en febrero de 1974.

Anteproyecto de Ley para la unificación de ciertas normas relativas a la validez de los contratos de compraventa internacional de mercaderías

59. Este Anteproyecto de Ley Uniforme, junto con el informe explicativo preparado por el Max-Planck Institut für ausländisches und internationales Privatrecht" (documentos U.D.P. 1972 — *Etudes* XVI/B — Doc. 20 y 21), se distribuyó en el sexto período de sesiones de la CNUDMI. Se espera que la Comisión se pronuncie sobre la continuación de los trabajos en este terreno en un futuro período de sesiones.

Proyecto de Ley Uniforme sobre la protección del comprador de buena fe de bienes muebles corporales

60. Este proyecto, junto con el informe explicativo (Doc. U.D.P. 1968, *Etude* XLV, Doc. 37), se presentó al Comité de expertos gubernamentales que celebró dos reuniones en 1973 y que celebrará una tercera reunión en junio de 1974; se supone que el trabajo sobre este tema se terminará en 1974. El proyecto revisado se presentará, en forma de Convención por la que se establece una Ley Uniforme, a la aprobación de los gobiernos en una Conferencia Diplomática.

Representación comercial

61. Este proyecto, revisado por un Comité de expertos gubernamentales (*Etude* XIX, Doc. 55, UNIDROIT 1974), se presentará, en forma de Convención por la que se establece una Ley Uniforme, a la aprobación de los gobiernos en una Conferencia Diplomática, para su adopción en un futuro próximo.

Armonización de los regímenes jurídicos relativos a la responsabilidad del transportista de mercaderías y personas — estudio de la cláusula-oro en las convenciones internacionales en relación con el transporte

62. En el marco de este tema general, incluido como tema prioritario en el Programa de Trabajo de la Junta de Gobierno, en su 53° período de sesiones, a consecuencia del deseo manifestado en el Día especial de la unificación del derecho de transporte (Roma, 27 de abril de 1973), la Secretaría redactó un informe y un cuestionario referentes al problema planteado por las diversas unidades monetarias (cláusulas-oro) que aparecían en las convenciones internacionales, especialmente en lo referente al transporte, y la conversión de estas unidades en monedas nacionales. La Secretaría tiene en fase de redacción un informe elaborado sobre la base de las respuestas al cuestionario ya recibidas.

Condición jurídica de los anfibios de sustentación neumática (especialmente los vehículos marinos; por ejemplo, aerodeslizadores y naviplanos)

63. Las conclusiones del informe preparado por la Secretaría del UNIDROIT como resultado de la encuesta realizada con respecto a la situación jurídica de esta cuestión en diversos países, se presentaron a un comité exploratorio reducido de expertos gubernamentales que estableció directrices para la labor futura que debía emprender un comité amplio de expertos gubernamentales sobre la base de una lista de prioridades que incluía las distintas materias que integran el tema. De entre estas materias, el Comité examinará en 1974, en primer lugar, la que se refiere al registro y nacionalidad de los vehículos de sustentación neumática.

Transporte de animales vivos

64. La Secretaría emprendió el estudio por encargo de la CNUDMI relativo al transporte de animales vivos en los diversos tipos de transporte con vistas a la inclusión de esta forma de transporte en las Reglas de La Haya que actualmente está revisando la CNUDMI (U.N. doc. A/CN.9/WG.III/WP.11*). Las conclusiones de este estudio favorecen dicha inclusión y en ellas se sugieren diversas formas de llevarla a cabo. El Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo, en su sexto período de sesiones (Ginebra, febrero de 1974), decidió incluir esta forma de transporte en la esfera de aplicación de las reglas revisadas y aprobó una de estas sugerencias tras introducir una ligera enmienda.

Transporte por carretera

65. El 1° de marzo de 1973 quedó abierta para la firma, en Ginebra, la Convención relativa al contrato de transporte internacional de pasajeros y equipaje por carretera (CVR), redactada por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa sobre la base de un proyecto del UNIDROIT.

66. La misma Comisión pidió al UNIDROIT que preparara un comentario sobre el Convenio sobre contratos de transporte internacional de mercaderías por carretera (CMR), firmado en Ginebra el 19 de mayo 1956 y redactado por la CEPE sobre la base del proyecto del UNIDROIT.

Transporte fluvial

67. La Convención sobre la limitación de la responsabilidad de los porteadores marítimos (CLN), redactada por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa sobre la base de un proyecto del UNIDROIT, quedó abierta a la firma en Ginebra el 1° de marzo de 1973.

68. El proyecto de convención sobre el contrato de transporte de pasajeros y equipaje en la navegación interior (CVN), redactado por el UNIDROIT, se halla actualmente en fase de revisión por la Comisión Económica para Europa con vistas a su aprobación por los gobiernos.

69. El proyecto de convención sobre el contrato de transporte de mercaderías por vías navegables interiores (CMN), redactado por la misma Comisión sobre la base de un proyecto del UNIDROIT, y que no quedó abierto a la firma de los gobiernos en 1960, está en fase de revisión, a solicitud de la Comisión, por un comité de expertos gubernamentales convocado por el UNIDROIT.

Responsabilidad de los fabricantes

70. A solicitud del Consejo de Europa, el UNIDROIT realizó un estudio comparativo de la responsabilidad de los fabricantes en los Estados miembros del Consejo de Europa, los Estados Unidos, Canadá y Japón. El Instituto toma parte activa en el trabajo del comité de expertos del Consejo de Europa que ha iniciado la elaboración de un proyecto de convención internacional sobre esta materia.

Contrato de hostelería

71. La secretaría del UNIDROIT ha preparado un informe preliminar sobre el contrato de hostelería que se presentó ante el Comité de Trabajo de Expertos del UNIDROIT. Este Comité se reunió en marzo de 1974 y estableció directrices con vistas a la elaboración de un primer anteproyecto de disposiciones uniformes sobre esta materia.

III. Organizaciones internacionales no gubernamentales

A. *Cámara de Comercio Internacional (CCI)*

Compraventa internacional de mercaderías

72. Se otorgaron atribuciones más amplias al grupo de trabajo de la CCI sobre términos comerciales; en estos momentos, sus tareas son las siguientes:

a) Se está enviando a los comités nacionales de la CCI un proyecto definitivo de definición de un término que se conocerá como "*free airport*" y que será, en la medida de lo posible, equivalente en la esfera del transporte aéreo al FOB, para que aquéllos lo comenten con vistas a su aprobación final en otoño de este año.

b) En colaboración con la Comisión Económica para Europa se ha propuesto un conjunto uniforme de

* Reproducido en el presente volumen, segunda parte, III, 3.

abreviaturas de tres letras para cada uno de los INCOTERMS 1953 y otros términos comerciales definidos por la CCI. Se espera que, a partir de ahí, se pueda contar con un sistema codificado numerado para traducir los mismos términos para la elaboración automática de datos. Está prevista la realización de este trabajo en colaboración con la CEPE.

c) Se está distribuyendo un cuestionario en relación con los términos comerciales específicos en las dos esferas separadas del transporte combinado y mediante contenedores, para averiguar la práctica actual.

Pagos internacionales

73. La Sede de la CCI presentó a la Secretaría de las Naciones Unidas un informe sobre Usos y reglas uniformes y sobre Garantías Contractuales, que aparecerá como documento de la CNUDMI (A/CN.9/89) para su examen en el séptimo período de sesiones.

74. Se espera que el Grupo de Trabajo de la Comisión de técnicas y prácticas bancarias de la CCI redacte la versión definitiva del antedicho informe en mayo de 1974.

Arbitraje comercial internacional

75. Actualmente se está llevando a cabo el proceso de revisión del reglamento de conciliación y arbitraje de la CCI, a fin de incorporar las innovaciones producidas en el mundo desde que el reglamento entró en vigor el 1° de junio de 1955. A la vista del calendario, se espera que el reglamento revisado entre en vigor a principios de 1975 o quizás a finales de ese mismo año.

76. La difusión geográfica y lingüística cada vez más amplia del arbitraje de la CCI ha llevado a la publicación del reglamento actual en árabe, alemán y español, además de los idiomas de trabajo oficiales de la CCI, francés e inglés. Además de estas ediciones publicadas por la Sede Internacional, muchos comités nacionales han publicado también traducciones a sus respectivos idiomas nacionales.

Reglamentación internacional del transporte marítimo

77. En 1973 la CCI participó activamente en la labor del Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo y en varias ocasiones manifestó su opinión sobre cuestiones sometidas a estudio en relación con la revisión de las Reglas de La Haya.

78. En estos momentos, el Grupo de Trabajo de la Comisión general de transportes está llevando a cabo un estudio con el fin de indicar la posible influencia en el volumen total de la prima del seguro resultante de un determinado cambio en la distribución del riesgo (por ejemplo, desaparición de las defensas del transportista por error en la dirección y manejo del buque y por fuego) entre el transportista y el propietario de la carga en el transporte marítimo. Se espera que el estudio, que se está realizando con la colaboración de usuarios, armadores, asociaciones de seguro mutuo de los armadores, aseguradores de carga y juristas, se complete hacia finales de 1974.

79. La CCI está organizando asimismo una conferencia de tres días titulada "Transporte marítimo internacional — perspectiva comercial", en Nueva Delhi en octubre, en la que se examinarán algunos aspectos amplios de la legislación internacional sobre transporte marítimo.

Reglas uniformes relativas al documento de transporte combinado

80. Las reglas uniformes de la CCI relativas al documento de transporte combinado, publicadas en noviembre de 1973, abarcan un conjunto de reglas mínimas encaminadas a regular un contrato de transporte combinado aceptable y fácilmente reconocible. Estas reglas son aptas para adquirir efectos jurídicos mediante su incorporación a contratos privados de transporte combinado. Al suscribir un contrato TC, sujeto a las reglas de la CCI, el empresario de transportes combinados acepta la plena responsabilidad por el cumplimiento de toda la operación de transporte, incluida la responsabilidad por pérdida, daños y retrasos.

81. El Comité Mixto de la CCI sobre contenerización, que incluye representantes de diversos tipos de transporte y de usuarios de transporte, banqueros, aseguradores, organismos comerciales auxiliares y agentes de aduanas de todo el mundo, inició su trabajo sobre las citadas reglas en octubre de 1972. Las Reglas se desarrollaron con la colaboración de FIATA, CMI, UIC, IRU, ICS, IUMI y otras organizaciones internacionales.

82. Las Reglas uniformes no intentan prejuzgar los resultados que puede alcanzar la UNCTAD en el desarrollo de una convención internacional sobre transporte intermodal, sino únicamente llenar un vacío hasta que esta convención se apruebe y se aplique y proporcionar una base para los contratos de TC uniformes y los derechos y responsabilidades de las partes en un contrato de transporte combinado.

Empresas multinacionales

83. La Comisión de la CCI sobre prácticas comerciales internacionales examinó el cuestionario enviado por la CNUDMI. La respuesta a este cuestionario, entre otras cosas, llamaba la atención sobre las directrices de la CCI relativas a inversiones internacionales.

84. Con respecto a las empresas multinacionales, la CCI pidió, por medio de su Presidente, Dr. Renato Lombardi, que el grupo de personalidades eminentes creado por el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas examinara el papel y los efectos de aquéllas.

B. *Comité Marítimo Internacional (CMI)*

Legislación internacional sobre transporte marítimo

85. El Comité Marítimo Internacional está dedicado ante todo a la preparación de la legislación internacional sobre transporte marítimo. Además, se ha empezado a trabajar sobre el arbitraje comercial internacional en los asuntos marítimos. El actual programa de trabajo incluye:

— Revisión de la Convención internacional de 1957 sobre la responsabilidad de Propietarios de Buques de Mar;

— Revisión del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos (1924) y del Protocolo por el que se modificó ese Convenio (1968);
— Revisión de las Reglas de York/Amberes relativas a los contratos de construcción de buques;
— Transportes combinados y documentación correspondiente.

ADICION 1

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)

Reglamentación internacional del transporte marítimo

Código de conducta de las conferencias marítimas

1. La Comisión Preparatoria establecida por la Asamblea General en su resolución 3035 (XXVI), en la que se pide al Secretario General de las Naciones Unidas que convoque, lo antes posible en 1973 y con el patrocinio de la UNCTAD, una conferencia de plenipotenciarios para que examine y adopte una convención u otro instrumento multilateral con fuerza obligatoria sobre un código de conducta de las conferencias marítimas, celebró su primer período de sesiones del 8 al 26 de enero de 1973, y su segundo período de sesiones del 4 al 29 de junio de 1973 en Ginebra[1]. La Comisión Preparatoria tuvo ante sí, entre otros documentos, el proyecto de código de conducta de las conferencias marítimas que figura como anexo de la resolución 66 (III) de la UNCTAD. En el segundo período de sesiones, dieciséis países de economías de mercado desarrolladas presentaron contrapropuestas relativas a un proyecto de código de conduota de las conferencias marítimas[2]. La Comisión Preparatoria adjuntó al informe sobre su segundo período de sesiones el texto propuesto para un código de conducta para las conferencias marítimas para su examen por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas[3].

2. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas celebró dos períodos de sesiones en Ginebra del 12 de noviembre al 15 de diciembre de 1973 y del 11 de marzo al 6 de abril de 1974. En total noventa y dos Estados miembros de la UNCTAD participaron en la Conferencia.

3. El personal de la Dependencia Conjunta sobre Reglamentación del Transporte Marítimo (UNCTAD/Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas) prestó servicios en las reuniones de la Comisión Preparatoria y de la Conferencia.

4. La Conferencia completó su tarea el 6 de abril de 1974 cuando aprobó la Convención sobre un código de conducta de las conferencias marítimas. La Convención fue aprobada en votación nominal por 72 votos contra 7 y 5 abstenciones. El Acta Final de la Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas fue aprobada por la Conferencia y firmada a la conclusión de ésta por todos los Estados participantes, con excepción de ocho.

5. La Convención estará abierta a la firma en la Sede de las Naciones Unidas del 1° de julio de 1974 al 30 de junio de 1975 inclusive, y en adelante permanecerá abierta a la adhesión.

Transporte intermodal internacional

6. En su decisión 96 (XII), de 10 de mayo de 1973, la Junta de Comercio y Desarrollo estableció un Grupo Preparatorio Intergubernamental para un convenio sobre el transporte intermodal internacional, integrado por 68 miembros, para que elaborara un anteproyecto de convenio sobre el transporte intermodal internacional, como respuesta a la solicitud formulada por el Consejo Económico y Social en el párrafo 2 de su resolución 1734 (LIV), de 10 de enero de 1973.

7. En esa decisión, la Junta pidió a la secretaría de la UNCTAD que preparara los estudios mencionados en el párrafo 1 de la resolución 1734 (LIV) del Consejo Económico y Social, teniendo en cuenta cualquier otra orientación que el Grupo Preparatorio Intergubernamental pudiera proporcionar a la secretaría en su primer período de sesiones en relación con los estudios.

8. El Grupo Preparatorio Intergubernamental celebró su primer período de sesiones en Ginebra del 29 de octubre al 2 de noviembre de 1973.

9. El documento básico que el Grupo tuvo ante sí, y en el cual se basó el debate celebrado en el primer período de sesiones, fue la nota de la secretaría de la UNCTAD: "Algunos problemas del transporte intermodal"[4]. También presentaron documentos de trabajo los representantes de países de economías de mercado desarrolladas, los países en desarrollo y algunos países socialistas de Europa oriental[5].

10. En la octava sesión, el Presidente del Grupo Preparatorio Intergubernamental al resumir la labor realizada por el Grupo, dijo que los documentos de trabajo presentados proporcionaban una orientación útil a la secretaría de la UNCTAD. Los funcionarios de la Dependencia Conjunta sobre Reglamentación del Transporte Marítimo ayudaron a prestar servicios al período de sesiones.

Cooperación con la CNUDMI

11. El personal de la Dependencia Conjunta sobre Reglamentación del Transporte Marítimo preparó proyectos de estudios sobre los temas "Responsabilidad del porteador marítimo por demora", "Ambito documentario de aplicación del Convenio" y "Ambito geográfico de aplicación del Convenio", que eran algunos de los temas incluidos en el documento de trabajo "Tercer informe del Secretario General sobre responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimiento de embarque" (A/CN.9/WG.III/WP.12, volumen 1-3)*. Este informe fue presentado al sexto período de sesiones del Grupo de Trabajo sobre la Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo, de la CNUDMI.

12. El Jefe de la Dependencia Conjunta sobre Reglamentación del Transporte Marítimo asistió, en calidad de observador designado por la UNCTAD, al sexto período de sesiones de dicho Grupo de Trabajo.

13. Dos funcionarios de la Dependencia ayudaron a la Secretaría de la CNUDMI a prestar servicios al Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre la Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo en su sexto período de sesiones. El personal de la Dependencia Conjunta está redactando un proyecto de estudio, autorizado en el quinto período de sesiones del Grupo de Trabajo, estudio en el que se incorporan las preguntas primera y tercera del tercer cuestionario sobre conocimientos de embarque relativos a las "Estipulaciones del contrato de transporte de mercaderías por mar" y "El efecto jurídico del conocimiento de embarque en materia de protección del adquirente de buena fe del conocimiento", respectivamente. Los estudios sobre estos temas se incorporarán al informe presentado por la secretaría de la CNUDMI al séptimo período de sesiones del Grupo de Trabajo.

[1] Los informes de los períodos de sesiones primero y segundo de la Comisión Preparatoria figuran en el documento TD/CODE/1, TD/CODE/PC/5, TD/CODE/2 y TD/CODE/PC/9.

[2] Para el texto de las contrapropuestas, véase el documento TD/CODE/2, anexo III.

[3] *Ibid.*, anexo I.

* Reproducido en el presente volumen, segunda parte, III, 2, *supra*.

[4] Documento TD/B/AC.15/2.

[5] Documento TD/B/AC.15/3 y Add.1, que contiene estudios realizados por la Comisión Económica para Africa, la Comisión Económica para Asia y el Lejano Oriente, la Comisión Económica para Europa y la Comisión Económica para América Latina, así como los documentos TD/B/AC.15/L.2, TD/B/AC/L.3, TD/B/AC.15/L.5 y TD/B/AC.15/L.6.

Pólizas de fletamento

14. La secretaría de la UNCTAD ha completado un informe titulado "Pólizas de fletamento", sobre los aspectos jurídicos, comerciales y económicos de las pólizas de fletamento, que se examinará en el cuarto período de sesiones del Grupo de Trabajo sobre la Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo, de la CNUDMI. Figura en el documento TD/B/C.4/ISL/13. Se ha previsto provisionalmente que el cuarto período de sesiones de ese Grupo de Trabajo se celebre del 27 de enero al 7 de febrero de 1975 en el Palacio de las Naciones en Ginebra.

Asistencia a conferencias

15. La Organización de la Unidad Africana invitó a la UNCTAD a participar en el debate de un tema de su programa relativo al código de conducta de las conferencias marítimas, en el 22° período de sesiones ordinario de su Consejo de Ministros, celebrado del 25 de febrero al 5 de marzo de 1974 en Addis Abeba, Etiopía. Asistieron dos funcionarios de la Dependencia Conjunta de Reglamentación del Transporte Marítimo.

Segundo curso de formación de la UNCTAD (en francés) en materia de economía y administración del transporte marítimo, 1973

16. Un funcionario de la Dependencia Conjunta de Reglamentación del Transporte Marítimo dio una serie de conferencias sobre derecho marítimo en el curso organizado en el Palacio de las Naciones en Ginebra entre el 2 de julio y el 23 de noviembre de 1973. Los temas incluían aspectos jurídicos relativos a los conocimientos de embarque, a las pólizas de fletamento y a los seguros marítimos, y al código de conducta de las conferencias marítimas.

Asistencia técnica

17. 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 varios programas destinados a prestar asistencia a los países en desarrollo respecto de cuestiones jurídicas relacionadas con el transporte marítimo.

Empresas multinacionales

Grupo de Trabajo sobre la Carta de derechos y deberes económicos de los Estados y reglamentación de empresas multinacionales

18. El Grupo de Trabajo sobre la Carta de derechos y deberes económicos de los Estados se estableció en virtud de la resolución 45 (III) de la Conferencia para que preparara un proyecto de Carta.

19. El Grupo celebró sus períodos de sesiones primero y segundo en Ginebra del 12 el 23 de febrero y del 13 al 22 de julio de 1973. En su vigésimo octavo período de sesiones, celebrado en 1973, la Asamblea General examinó el informe del Grupo de Trabajo sobre sus períodos de sesiones primero y segundo y los comentarios formulados al respecto por la Junta de Comercio y Desarrollo en su 13° período de sesiones (agosto y septiembre de 1973). En su resolución 2028 (XXVIII), la Asamblea General, a la luz de los progresos logrados, decidió prorrogar el mandato del Grupo de Trabajo por dos períodos de sesiones más, según había recomendado la Junta de Comercio y Desarrollo en su decisión 98 (XIII).

20. En su tercer período de sesiones, que se celebró en Ginebra del 4 al 22 de febrero de 1974, el Grupo siguió adelante con la labor que había emprendido en su anterior período de sesiones y presentó en su informe un texto consolidado que reflejaba la labor realizada durante ese período de sesiones. El texto contiene algunos párrafos generalmente aceptados, pero en la mayor parte de los casos hay varias posibilidades (documento TD/B/AC.12/3, informe del Grupo sobre su tercer período de sesiones).

21. El cuarto período de sesiones del Grupo se celebrará en la ciudad de México del 10 al 28 de junio de 1974. Se prevé que entonces el Grupo de Trabajo, según encareció la Asamblea General en su resolución 3082 (XXVIII), "como primer paso en la labor de codificación y desarrollo de la materia, termine la elaboración de un proyecto final de la Carta de derechos y deberes económicos de los Estados para ser examinado y aprobado durante el vigésimo noveno período de sesiones de la Asamblea General".

22. Desde un principio, el Grupo ha dispuesto de propuestas formuladas por algunos Estados Miembros para que se incluyeran en la Carta disposiciones relativas a las empresas multinacionales. Estas propuestas se refieren a la reglamentación de las actividades de estas sociedades y a la cooperación entre los Estados con respecto a esta reglamentación. El Grupo de Trabajo no ha llegado todavía a un acuerdo sobre esta cuestión que se seguirá examinando en México sobre la base de las distintas formulaciones que figuran en el párrafo 11 del capítulo II, reproducido en el párrafo 7 del informe del tercer período de sesiones del Grupo (TD/B/AC.12/3). (Véanse también los documentos TD/B/AC.12/1, TD/B/AC.12/2 y Add.1; informe del Grupo de Trabajo sobre sus períodos de sesiones primero y segundo.)

Prácticas comerciales restrictivas

23. Como se indica en una nota sobre las empresas multinacionales (A/CN.9/83 de 16 de marzo de 1973) presentada por el Secretario General a la Comisión en su sexto período de sesiones, en su tercer período de sesiones la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) aprobó una resolución sobre las prácticas comerciales restrictivas, a saber la resolución 73 (III). El texto de esta resolución figura en el Anexo III a esta nota.

24. Como resultado de esta resolución se ha pedido a la UNCTAD que estudie e identifique todas las prácticas comerciales restrictivas, inclusive, entre otras, las que pueden resultar de las actividades de las sociedades y empresas multinacionales que afectan desfavorablemente al comercio y desarrollo de los países en desarrollo. A este respecto, la Conferencia decidió que se prestase atención a la posibilidad de redactar unas directrices, para su consideración por los gobiernos de los países desarrollados y de los países en desarrollo, acerca de las prácticas comerciales restrictivas que afectan desfavorablemente a los países en desarrollo. Además, pidió a la secretaría que examinara la posibilidad de elaborar los elementos de una ley o leyes modelo sobre prácticas comerciales restrictivas, destinadas a los países en desarrollo.

25. Como se señala también en la mencionada nota, en la Conferencia se creó un Grupo Especial de Expertos en materia de prácticas comerciales restrictivas. Este Grupo de Expertos, que participaron a título individual, se reunió en Ginebra del 19 al 30 de marzo de 1973, y su informe figura en el documento TD/B/C.2/119. Los párrafos 29 a 55 de este informe se refieren específicamente a las prácticas comerciales restrictivas en relación con las operaciones de las sociedades multinacionales en los países en desarrollo. Más adelante, en agosto de 1973, la Comisión de Manufacturas de la UNCTAD examinó el informe de este Grupo en la primera parte de su sexto período de sesiones, y la Comisión decidió que el Secretario General de la UNCTAD convocase a otro grupo especial de expertos para que siguiera adelante con los trabajos solicitados en la resolución 73 (III)[6]. Se prevé que este grupo se reúna más entrado el año.

26. Con respecto a la labor que están realizando en la esfera de las prácticas comerciales restrictivas otras organizaciones, cabe mencionar que el Consejo Económico y Social, en su resolución 1721 (LIII), pidió que el grupo de estudios de personalidades sobre los efectos de las sociedades multinacionales en el proceso de desarrollo y en las relaciones internacionales tuviera en cuenta la labor del Grupo Especial

[6] *Documentos Oficiales de la Junta de Comercio y Desarrollo, 13° período de sesiones, Suplemento No. 5* (TD/B/446-TD/B/C.2/134), capítulo 5, párrs. 211 a 247.

de Expertos en materia de prácticas comerciales restrictivas de la UNCTAD. En vista de esto, la Comisión de Manufacturas pidió al Secretario General de la UNCTAD que informara al Grupo de Estudio de personalidades de la labor del Grupo Especial de Expertos en materia de prácticas comerciales restrictivas y de las partes pertinentes del informe de esa Comisión.

ADICION 2

Consejo de Europa

1. *Proyecto de reglas europeas relativas a la prescripción extintiva en materia civil y comercial*

El proyecto de reglas europeas se examinará después de la Conferencia Diplomática de las Naciones Unidas sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías y a la luz de los resultados de esa Conferencia, a fin de determinar el curso que se dará al proyecto de reglas mencionado.

2. *Aspectos internacionales de la protección jurídica de los derechos del acreedor*

El Comité Europeo de Cooperación Jurídica decidió no recomendar por el momento la creación de un Comité de Expertos en el seno del Consejo de Europa, teniendo en cuenta los trabajos de las Comunidades Europeas en esta materia.

3. *Reconocimiento y ejecución de decisiones judiciales extranjeras en materia civil y comercial*

El texto definitivo de una guía práctica en esta materia estará listo presumiblemente dentro de algunos meses y será objeto de una publicación.

4. *Responsabilidad de los productores*

El Comité de Expertos prosigue su labor y celebró su cuarta reunión en enero de 1974, durante la cual examinó, en primera lectura, algunos textos de un proyecto de convención sobre la responsabilidad de los productores.

I. TEXTOS ADOPTADOS POR LA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE LA PRESCRIPCION EN LA COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERIAS (20 DE MAYO A 14 DE JUNIO DE 1974)*

A. Acta final (A/CONF.63/14 y Corr.1)

1. La Asamblea General de las Naciones Unidas, 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 (*Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo séptimo período de sesiones, Suplemento No. 17* (A/8717), capítulo II)[1], que contenía un proyecto de convención sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías, decidió, en su resolución 2929 (XXVII), de 28 de noviembre de 1972[2], que en 1974 se convocara una conferencia internacional de plenipotenciarios a fin de considerar la cuestión de la prescripción en la compraventa internacional de marcaderías e incorporar los resultados de su labor en una convención internacional y en cualesquiera otros instrumentos que pudiera considerar apropiados. Posteriormente, la Asamblea General, en su resolución 3104 (XXVIII), de 12 de diciembre de 1973[3], pidió al Secretario General que convocara la Conferencia en la Sede de las Naciones Unidas, Nueva York, del 20 de mayo al 14 de junio de 1974.

2. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías se celebró en la Sede de las Naciones Unidas, Nueva York, del 20 de mayo al 14 de junio de 1974.

3. Sesenta y seis Estados estuvieron representados en la Conferencia, del modo siguiente: Alemania (República Federal de), Argelia, Australia, Austria, Barbados, Bélgica, Brasil, Bulgaria, Canadá, Colombia, Costa Rica, Cuba, Checoslovaquia, Chile, Chipre, Dinamarca Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, España, Estados Unidos de América, Filipinas, Finlandia, Francia, Ghana, Grecia, Guatemala, Guyana, Hungría, India, Indonesia, Iraq, Irán, Irlanda, Japón, Kenia, Malí, Marruecos, México, Mongolia, Nicaragua, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Pakistán, Polonia, Qatar, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Arabe Siria, República Democrática Alemana, República Democrática Popular de Corea, República de Viet-Nam, República Socialista Soviética de Bielorrusia, República Socialista Soviética de Ucrania, República Unida del Camerún, República Unida de Tanzania, Santa Sede, Sierra Leona, Singapur, Suecia, Suiza, Tailandia, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, Yugoslavia y Zaire.

4. Tres Estados, Madagascar, Perú y Rumania, enviaron observadores a la Conferencia.

5. La Asamblea General pidió al Secretario General que invitara a los organismos especializados y organizaciones internacionales interesadas y al Consejo de las Naciones Unidas para Namibia a que asistieran a la Conferencia como observadores. El Consejo de Europa, la Cámara Internacional de Comercio, la Conferencia de La Haya sobre Derecho Internacional Privado y el Consejo de las Naciones Unidas para Namibia enviaron observadores.

6. La Conferencia eligió Presidente al Sr. Jorge Barrera Graf (México).

7. La Conferencia eligió Vicepresidentes a los representantes de los Estados siguientes: Alemania (República Federal de), Argelia, Australia, Bélgica, Brasil, Chile, Chipre, Dinamarca, Estados Unidos de América, Filipinas, Francia, Ghana, Guyana, India, Japón, Kenia, Nigeria, Polonia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Singapur, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y Zaire.

8. La Conferencia estableció las siguientes Comisiones:

Mesa de la Conferencia

Presidente: El Presidente de la Conferencia;

Miembros: El Presidente y los Vicepresidentes de la Conferencia y los Presidentes de la Primera y Segunda Comisiones.

Primera Comisión

Presidente: Sr. Mohsen Chafik (Egipto);

Vicepresidentes: Sr. Nehemias Gueiros (Brasil), Sr. L. H. Khoo (Singapur), Sr. Elias A. Krispis (Grecia);

Relator: Sr. Ludvik Kopác (Checoslovaquia).

Segunda Comisión

Presidente: Sr. György Kampis (Hungría);

Vicepresidentes: Sr. T. I. Adesalu (Nigeria), Sr. G. C. Parks (Canadá), Sr. G. S. Raju (India).

Comité de Redacción

Presidente: Sr. Anthony G. Guest (Reino Unido);

Miembros: Austria, Brasil, Checoslovaquia, Estados Unidos de América, Filipinas, Francia, India, México, Nigeria, Noruega, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Unida de Tanzania, Singapur, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y Zaire.

Comisión de Verificación de Poderes

Presidente: Sr. José M. Zelaya (Nicaragua);

Miembros: Brasil, Estados Unidos de América, Ghana, Japón, Mongolia, Nicaragua, Países Bajos, República Unida de Tanzania y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

9. El Secretario General de las Naciones Unidas estuvo representado por el Sr. Blaine Sloan, Director de la División de Asuntos Jurídicos Generales, Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas y, en ausencia de éste, por el Sr. John O. Honnold, Jefe, Subdivisión de Derecho Mercantil Internacional. El Sr. G. W. Wattles, Oficial Principal, Oficina del Asesor Jurídico, actuó de Secretario Ejecutivo.

10. La Asamblea General, mediante sus resoluciones 2929 (XXVII) y 3104 (XXVIII), por las que convocó la Conferencia, remitió a ésta, como base para su examen de la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías, el proyecto de convención que figura en el capítulo II del informe

---

* Los Documentos Oficiales de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías se publicarán como documento A/CONF.63/16.

[1] Anuario de la CNUDMI, vol. III, 1972, primera parte, II, A.

[2] *Ibid.*, vol. IV, 1973, primera parte, I, C.

[3] Reproducida en el presente volumen, primera parte, I. C.

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)[4], junto con el correspondiente comentario (A/CONF.63/5)[5] y la recopilación analítica de las observaciones y propuestas de los gobiernos y organizaciones internacionales interesadas (A/CONF.63/6 y Add.1 y Add.2).

11. La Conferencia inicialmente asignó las Partes I y III del proyecto de Convención a la Primera Comisión y las Partes II y IV a la Segunda Comisión. Posteriormente, reasignó los artículos 37 y 38 a la Segunda Comisión. Se confió a un grupo de trabajo compuesto de Bélgica, Ghana, México, Singapur y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas la preparación del preámbulo, el acta final y las resoluciones.

12. Sobre la base de las deliberaciones consignadas en las actas de la Conferencia (A/CONF.63/SR.1 a SR.10) y las actas de la Primera Comisión (A/CONF.63/C.1/SR.1 a SR.25), su informe (A/CONF.63/9 y Add.1 a 8), las actas de la Segunda Comisión (A/CONF.63/C.2/SR.1 a SR.4) y su informe (A/CONF.63/12 y Corr.1), la Conferencia redactó la Convención sobre la prescripción en materia de compraventa internacional de mercaderías.

13. Esta Convención fue adoptada por la Conferencia el 12 de junio de 1974, y abierta a la firma el 14 de junio de 1974 hasta el 31 de diciembre de 1975, de acuerdo con sus disposiciones, en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York. La Convención quedó también abierta a la adhesión de conformidad con sus disposiciones.

14. La Convención fue depositada en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

15. La Conferencia también aprobó la siguiente resolución, que se anexa al Acta Final: "Homenaje a la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional".

EN FE DE LO CUAL los representantes han firmado esta Acta Final.

HECHA en la Sede de las Naciones Unidas, Nueva York, el catorce de junio de mil novecientos setenta y cuatro en una sola copia en los idiomas chino, español, francés, inglés y ruso, siendo cada uno de los textos igualmente auténtico.

[*Firmas de los representantes.*]

ANEXO

Homenaje a la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional

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

Habiendo adoptado la Convención sobre la prescripción en materia de compraventa internacional de mercaderías sobre la base de un proyecto de convención preparado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional,

Resuelve expresar su profunda gratitud a la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional por su sobresaliente contribución a la unificación y armonización del derecho de la compraventa internacional de mercaderías.

[4] Anuario de la CNUDMI, vol. III: 1972, primera parte, II, A.

[5] El comentario se publicó previamente en el documento A/CN.9/73; *ibid.*, segunda parte, I, B, 3.

B. Convención sobre la Prescripción en Materia de Compraventa Internacional de Mercaderías (A/CONF.63/15)*

Preámbulo

Los Estados Partes en la presente Convención,

Considerando que el comercio internacional constituye un factor importante para fomentar las relaciones amistosas entre los Estados,

Creyendo que la aprobación de normas uniformes que regulen el plazo de prescripción en la compraventa internacional de mercaderías facilitaría el desarrollo del comercio mundial;

Han convenido en lo siguiente:

Parte I: Disposiciones sustantivas

AMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 1

1. La presente Convención determinará los casos en que los derechos y acciones que un comprador y un vendedor tengan entre sí derivados de un contrato de compraventa internacional de mercaderías o relativos a su incumplimiento, resolución o nulidad no pueden ya ejercitarse a causa de la expiración de un período de tiempo. Ese período de tiempo se denominará en lo sucesivo "plazo de prescripción".

2. La presente Convención no afectará a los plazos dentro de los cuales una de las partes, como condición para adquirir o ejercitar su derecho, deba notificar a la otra o realizar cualquier acto que no sea el de iniciar un procedimiento.

3. En la presente Convención:

a) Por "comprador", "vendedor" y "parte" se entenderá las personas que compren o vendan, o se obliguen a comprar o vender mercaderías, y sus sucesores o causahabientes en los derechos y obligaciones originados por el contrato de compraventa;

b) Por "acreedor" se entenderá la parte que trate de ejercitar un derecho independientemente de que éste se refiera o no a una cantidad de dinero;

c) Por "deudor" se entenderá la parte contra la que el acreedor trate de ejercitar tal derecho;

d) Por "incumplimiento del contrato" se entenderá toda violación de las obligaciones de una parte o cualquier cumplimiento que no fuere conforme al contrato;

e) Por "procedimiento" se entenderá los procedimientos contenciosos judiciales, arbitrales y administrativos;

f) El término "persona" incluirá toda sociedad, asociación o entidad, privada o pública, que pueda demandar o ser demandada;

g) El término "escrito" abarcará los telegramas y télex;

h) Por "año" se entenderá el año contado con arreglo al calendario gregoriano.

Artículo 2

A los efectos de la presente Convención:

a) Se considerará que un contrato de compraventa de mercaderías es internacional cuando, al tiempo de su celebración, el comprador y el vendedor tengan sus establecimientos en Estados diferentes;

* En respuesta a una petición de la Conferencia, se publicará como documento A/CONF.63/17 un comentario a la Convención, preparado por la Secretaría.

b) El hecho de que las partes tengan sus establecimientos en Estados diferentes no será tenido en cuenta cuando ello no resulte del contrato, ni de tratos entre ellas, ni de información revelada por las partes en cualquier momento antes de la celebración del contrato, o al celebrarlo;

c) Cuando una de las partes en el contrato de compraventa tenga establecimientos en más de un Estado, su establecimiento será el que guarde la relación más estrecha con el contrato y su ejecución, habida cuenta de circunstancias conocidas o previstas por las partes en el momento de la celebración del contrato;

d) Cuando una de las partes no tenga establecimiento, se tendrá en cuenta su residencia habitual;

e) No se tendrán en cuenta ni la nacionalidad de las partes ni la calidad o el carácter civil o comercial de ellas o del contrato.

Artículo 3

1. La presente Convención sólo se aplicará cuando, en el momento de la celebración del contrato, los establecimientos de las partes en un contrato de compraventa internacional de mercaderías estén situados en Estados contratantes.

2. Salvo disposición en contrario de la presente Convención, ésta se aplicará sin tomar en consideración la ley que sería aplicable en virtud de las reglas del derecho internacional privado.

3. La presente Convención no se aplicará cuando las partes hayan excluido expresamente su aplicación.

Artículo 4

La presente Convención no se aplicará a las compraventas:

a) De mercaderías compradas para uso personal, familiar o doméstico;

b) En subastas;

c) En ejecución de sentencia u otras que se realicen por resolución legal;

d) De títulos de crédito, acciones emitidas por sociedades y dinero;

e) De buques, embarcaciones y aeronaves;

f) De electricidad.

Artículo 5

La presente Convención no se aplicará a las acciones fundadas en:

a) Cualquier lesión corporal o la muerte de una persona;

b) Daños nucleares causados por las mercaderías vendidas;

c) Privilegios, gravámenes o cualquier otra garantía;

d) Sentencias o laudos dictados en procedimientos;

e) Títulos que sean ejecutivos según la ley del lugar en que se solicite la ejecución;

f) Letras de cambio, cheques o pagarés.

Artículo 6

1. La presente Convención no se aplicará a los contratos en los que la parte principal de las obligaciones del vendedor consista en suministrar mano de obra o prestar otros servicios.

2. Se asimilan a las compraventas los contratos que tengan por objeto el suministro de mercaderías que hayan de ser manufacturadas o producidas, a menos que quien las encargue asuma la obligación de proporcionar una parte esencial de los materiales necesarios para dicha manufactura o producción.

Artículo 7

En la interpretación y aplicación de las disposiciones de la presente Convención se tendrán en cuenta su carácter internacional y la necesidad de promover su uniformidad.

DURACIÓN Y COMIENZO DEL PLAZO DE PRESCRIPCIÓN

Artículo 8

El plazo de prescripción será de cuatro años.

Artículo 9

1. Salvo las disposiciones de los artículos 10, 11 y 12, el plazo de prescripción comenzará en la fecha en que la acción pueda ser ejercida.

2. El comienzo del plazo de prescripción no se diferirá por causa de:

a) Que una parte deba notificar a la otra en los términos del párrafo 2 del artículo 1, o

b) Que cualquier cláusula de un compromiso de arbitraje establezca que no surgirá derecho alguno en tanto no se haya dictado el laudo arbitral.

Artículo 10

1. La acción dimanada de un incumplimiento del contrato podrá ser ejercitada en la fecha en que se produzca tal incumplimiento.

2. La acción dimanada de un vicio u otra falta de conformidad de las mercaderías podrá ser ejercitada en la fecha en que éstas sean entregadas efectivamente al comprador o en la fecha en que el comprador rehúse el recibo de dichas mercaderías.

La acción basada en el dolo cometido antes o al momento de la celebración del contrato, o durante su cumplimiento, podrá ser ejercida en la fecha en que el dolo fue o pudiera haber sido razonablemente descubierto.

Artículo 11

Si el vendedor ha dado, respecto de las mercaderías vendidas, una garantía expresa, válida durante cierto período caracterizado como un período de tiempo determinado o de cualquier otra manera, el plazo de prescripción de una acción fundada en la garantía comenzará a correr a partir de la fecha en que el comprador notifique al vendedor el hecho en que funde su reclamación. Tal fecha no podrá ser nunca posterior a la expiración del período de garantía.

Artículo 12

1. Cuando en los casos previstos por la ley aplicable al contrato, una parte tenga derecho a declararlo resuelto antes de la fecha en que corresponda su cumplimiento, y ejercite tal derecho, el plazo de prescripción correrá a partir de la fecha en que tal decisión sea comunicada a la otra parte. Si la resolución del contrato no fuese declarada antes de la fecha establecida para su cumplimiento, el plazo de prescripción correrá a partir de esta última.

2. El plazo de prescripción de toda acción basada en el incumplimiento, por una parte, de un contrato que establezca prestaciones o pagos escalonados correrá, para cada una de las obligaciones sucesivas, a partir de la fecha en que se produzca el respectivo incumplimiento. Cuando de acuerdo con la ley aplicable al contrato una parte se encuentre facultada para declarar la resolución del contrato en razón de tal incumplimiento, y ejercite su derecho, el plazo de prescripción de todas las obligaciones sucesivas correrá a partir de la fecha en que la decisión sea comunicada a la otra parte.

CESACIÓN Y PRÓRROGA DEL PLAZO DE PRESCRIPCIÓN

Artículo 13

El plazo de prescripción dejará de correr cuando el acreedor realice un acto que la ley del tribunal donde sea incoado el procedimiento considere como iniciación de un procedimiento judicial contra el deudor o como demanda entablada dentro de un proceso ya iniciado contra este último, con la intención

del acreedor de solicitar la satisfacción o el reconocimiento de su derecho.

Artículo 14

1. Cuando las partes hayan convenido en someterse a arbitraje, el plazo de prescripción cesará de correr a partir de la fecha en la que una de ellas inicie el procedimiento arbitral según la forma prevista por el compromiso de arbitraje o por la ley aplicable a dicho procedimiento.

2. En ausencia de toda disposición al efecto, el procedimiento de arbitraje se considerará iniciado en la fecha en que el requerimiento de someter la controversia al arbitraje sea notificado en la residencia habitual o en el establecimiento de la otra parte, o en su defecto, en su última residencia o último establecimiento conocidos.

Artículo 15

En todo procedimiento que no sea de los previstos en los artículos 13 y 14, comprendidos los iniciados con motivo de:

a) la muerte o incapacidad del deudor;

b) la quiebra del deudor, o toda situación de insolvencia relativa a la totalidad de sus bienes, o

c) la disolución o la liquidación de una sociedad, asociación o entidad, cuando ésta sea la deudora,

el plazo de prescripción dejará de correr cuando el acreedor haga valer su derecho en tal procedimiento con el objeto de obtener su satisfacción o reconocimiento, con sujeción a la ley aplicable a dicho procedimiento.

Artículo 16

A los efectos de los artículos 13, 14 y 15, la reconvención se considerará entablada en la misma fecha en que lo fue la demanda a la que se opone, siempre que tanto la demanda como la reconvención se refieran al mismo contrato o a varios contratos celebrados en el curso de la misma transacción.

Artículo 17

1. Cuando se haya iniciado un procedimiento con arreglo a lo establecido en los artículos 13, 14, 15 ó 16 antes de la expiración del plazo de prescripción, se considerará que éste ha seguido corriendo si el procedimiento termina sin que haya recaído una decisión sobre el fondo del asunto.

2. Cuando al término de dicho procedimiento el plazo de prescripción ya hubiera expirado o faltara menos de un año para que expirase, el acreedor tendrá derecho a un plazo de un año contado a partir de la conclusión del procedimiento.

Artículo 18

1. El procedimiento iniciado contra el deudor hará que el plazo de prescripción previsto en esta Convención cese de correr con respecto al codeudor solidario siempre que el acreedor informe a este último por escrito, dentro de dicho plazo, de la iniciación del procedimiento.

2. Cuando el procedimiento sea iniciado por un subadquirente contra el comprador, el plazo de prescripción previsto en esta Convención cesará de correr en cuanto a las acciones que correspondan al comprador contra el vendedor, a condición de que aquél informe por escrito a éste, dentro de dicho plazo, de la iniciación del procedimiento.

3. Cuando haya concluido el procedimiento mencionado en los párrafos 1 y 2 del presente artículo, se considerará que el plazo de prescripción respecto de la acción del acreedor o del comprador contra el codeudor solidario o contra el vendedor no ha dejado de correr en virtud de los párrafos 1 y 2 del presente artículo, pero el acreedor o el comprador tendrán derecho a un año suplementario contado a partir de la fecha de la terminación del procedimiento, si para esa fecha el plazo de prescripción hubiese expirado o faltase menos de un año para su expiración.

Artículo 19

Cuando el acreedor realice en el Estado en que el deudor tenga su establecimiento y antes de que concluya el plazo de prescripción, cualquier acto que no sea de los previstos en los artículos 13, 14, 15 y 16 que, según la ley de dicho Estado, tenga el efecto de reanudar el plazo de prescripción, un nuevo plazo de cuatro años comenzará a correr a partir de la fecha establecida por dicha ley.

Artículo 20

1. Si antes de la expiración del plazo de prescripción el deudor reconoce por escrito su obligación respecto del acreedor, un nuevo plazo de cuatro años comenzará a correr a partir de tal reconocimiento.

2. El pago de intereses o el cumplimiento parcial de una obligación por el deudor tendrá el mismo efecto que el reconocimiento a que se refiere el párrafo precedente, siempre que razonablemente pueda deducirse de dicho pago o cumplimiento que el deudor ha reconocido su obligación.

Artículo 21

Cuando, en virtud de circunstancias que no le sean imputables y que no pudiera evitar ni superar, el acreedor se encontrase en la imposibilidad de hacer cesar el curso de la prescripción, el plazo se prolongará un año contado desde el momento en que tales circunstancias dejaren de existir.

MODIFICACIÓN DEL PLAZO DE PRESCRIPCIÓN POR LAS PARTES

Artículo 22

1. El plazo de prescripción no podrá ser modificado ni afectado por ninguna declaración o acuerdo entre las partes, a excepción de los casos previstos en el párrafo 2 del presente artículo.

2. El deudor podrá en cualquier momento durante el curso del plazo de prescripción, prorrogarlo mediante declaración por escrito hecha al acreedor. Dicha declaración podrá ser reiterada.

3. Las disposiciones del presente artículo no afectarán a la validez de las cláusulas del contrato de compraventa en que se estipule, para iniciar el procedimiento arbitral, un plazo de prescripción menor que el que se establece en la presente Convención, siempre que dichas cláusulas sean válidas con arreglo a la ley aplicable al contrato de compraventa.

LÍMITE GENERAL DEL PLAZO DE PRESCRIPCIÓN

Artículo 23

No obstante lo dispuesto en la presente Convención, el plazo de prescripción en todo caso expirará a más tardar transcurridos diez años contados a partir de la fecha en que comience a correr con arreglo a los artículos 9, 10, 11 y 12 de la presente Convención.

EFECTOS DE LA EXPIRACIÓN DEL PLAZO DE PRESCRIPCIÓN

Artículo 24

La expiración del plazo de prescripción en cualquier procedimiento sólo será tenida en cuenta si es invocada por una de las partes en ese procedimiento.

Artículo 25

1. Salvo lo dispuesto en el párrafo 2 del presente artículo y en el artículo 24, no se reconocerá ni surtirá efecto en procedimiento alguno ninguna acción que se haya iniciado con posterioridad a la expiración del plazo de prescripción.

2. No obstante la expiración del plazo de prescripción, una de las partes podrá invocar su derecho y oponerlo a la otra parte como excepción o compensación, a condición de que en este último caso:

a) Los dos créditos tengan su origen en el mismo contrato o en varios contratos concertados en el curso de la misma transacción, o

b) Los derechos hubieran podido ser compensados en cualquier momento antes de la expiración del plazo de prescripción.

Artículo 26

Cuando el deudor cumpla su obligación después de la extinción del plazo de prescripción no tendrá derecho por ese motivo a pedir restitución, aunque en la fecha en que hubiera cumplido su obligación ignorase que el plazo había expirado.

Artículo 27

La expiración del plazo de prescripción en relación con la deuda principal operará el mismo efecto respecto de la obligación de pagar los intereses que a ella correspondan.

CÓMPUTO DEL PLAZO DE PRESCRIPCIÓN

Artículo 28

1. El plazo de prescripción será computado de tal manera que concluya en la medianoche del día que corresponda a la fecha en que comenzó su curso. En caso de que no haya tal fecha, expirará en la medianoche del último día del último mes del plazo de prescripción.

2. El plazo de prescripción se computará con referencia a la fecha del lugar donde se inicie el procedimiento.

Artículo 29

Si el último día del plazo de prescripción fuera feriado o inhábil para actuaciones judiciales, que impidiera la iniciación del procedimiento judicial en la jurisdicción en que el acreedor inicie dicho procedimiento o proteja su derecho tal como lo prevén los artículos 13, 14 ó 15, el plazo de prescripción se prolongará al primer día hábil siguiente.

EFECTOS INTERNACIONALES

Artículo 30

Los actos y circunstancias comprendidos en los artículos 13 a 19 que ocurran en un Estado contratante surtirán efectos, para los fines de la presente Convención, en otro Estado contratante, a condición de que el acreedor haya adoptado todas las medidas razonables para que el deudor se encuentre informado de tales actos o circunstancias lo antes posible.

Parte II: Aplicación

Artículo 31

1. Todo Estado contratante integrado por dos o más unidades territoriales en las que, con arreglo a su Constitución, sean aplicables distintos sistemas jurídicos en relación con las materias objeto de la presente Convención, podrá declarar en el momento de la firma, la ratificación o la adhesión que la presente Convención se aplicará a todas sus unidades territoriales o sólo a una o varias de ellas, y podrá rectificar su declaración en cualquier momento mediante otra declaración.

2. Esas declaraciones serán notificadas al Secretario General de las Naciones Unidas, y en ellas se hará constar expresamente a qué unidades territoriales se aplica la Convención.

3. Si el Estado contratante mencionado en el párrafo 1 del presente artículo no hace ninguna declaración en el momento de la firma, la ratificación o la adhesión, la Convención surtirá efectos en todas las unidades territoriales de ese Estado.

Artículo 32

Cuando en la presente Convención se haga referencia a la ley de un Estado en el que rijan diferentes sistemas jurídicos, se entenderá que se trata de la ley del sistema jurídico particular que corresponda.

Artículo 33

Cada Estado contratante aplicará las disposiciones de la presente Convención a los contratos que se celebren en la fecha de entrada en vigor de esta Convención y posteriormente.

Parte III: Declaraciones y reservas

Artículo 34

Dos o más Estados contratantes podrán declarar en cualquier momento que todo contrato de compraventa entre un vendedor con establecimiento en uno de ellos y un comprador con establecimiento en otro de ellos, no se regirá por la presente Convención, porque, respecto de las materias que la misma regula, aplican disposiciones jurídicas idénticas o semejantes.

Artículo 35

Los Estados contratantes podrán declarar, en el momento del depósito de su instrumento de ratificación o de adhesión, que no aplicarán las disposiciones de la presente Convención a las acciones de nulidad.

Artículo 36

Todo Estado podrá declarar, en el momento del depósito de su instrumento de ratificación o de adhesión, que no se considerará obligado a aplicar las disposiciones del artículo 24 de la presente Convención.

Artículo 37

La presente Convención no deroga las convenciones ya celebradas, ni afectará la vigencia de las que pudieren celebrarse en el futuro, que contengan disposiciones relativas a las materias objeto de la Convención, a condición de que el vendedor y el comprador tengan sus establecimientos en Estados que sean parte en una de dichas convenciones.

Artículo 38

1. Todo Estado contratante que sea parte en una convención ya existente relativa a la compraventa internacional de mercaderías podrá declarar, en el momento de efectuar el depósito de su instrumento de ratificación o adhesión, que aplicará la presente Convención exclusivamente a los contratos de compraventa internacional de mercaderías definidos en esa convención ya existente.

2. Esa declaración dejará de surtir efecto el primer día del mes que siga a la fecha de expiración de un plazo de doce meses a partir de la entrada en vigor de una nueva convención sobre la compraventa internacional de mercaderías concertada bajo los auspicios de las Naciones Unidas.

Artículo 39

No se permitirá ninguna reserva, salvo las que se hagan de conformidad con los artículos 34, 35, 36 y 38.

Artículo 40

1. Las declaraciones hechas con arreglo a lo dispuesto en la presente Convención deberán dirigirse al Secretario General de las Naciones Unidas y empezarán a surtir efecto en el mismo momento en que entre en vigor la Convención respecto al Estado interesado, salvo que se trate de declaraciones hechas ulteriormente. Estas últimas empezarán a surtir efecto el primer día del mes siguiente a la expiración del período de seis meses subsiguiente a la fecha en que el Secretario General haya recibido las declaraciones.

2. Todo Estado que haya hecho una declaración con arreglo a lo dispuesto en la presente Convención podrá retirarla en cualquier momento mediante el envío de una notificación al

Secretario General de las Naciones Unidas. Este retiro empezará a surtir efecto en el primer día del mes siguiente a la expiración del período de seis meses subsiguiente a la fecha en que el Secretario General haya recibido la notificación. En caso de que la declaración se haya hecho de conformidad con el artículo 34 de la presente Convención, el retiro hará inoperante, a partir de la fecha en que empiece a surtir efecto, cualquier declaración recíproca que haga otro Estado con arreglo a lo dispuesto en dicho artículo.

Parte IV: Cláusulas finales

Artículo 41

La presente Convención estará abierta a la firma de todos los Estados hasta el 31 de diciembre de 1975, en la Sede de las Naciones Unidas.

Artículo 42

La presente Convención estará sujeta a ratificación. Los instrumentos de ratificación se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

Artículo 43

La presente Convención quedará abierta a la adhesión de todo Estado. Los instrumentos de adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

Artículo 44

1. La presente Convención entrará en vigor el primer día del mes que siga a la fecha de expiración de un plazo de seis meses a partir de la fecha en que se haya depositado el décimo instrumento de ratificación o adhesión.

2. Para cada Estado que ratifique la Convención o se adhiera a ella después de haberse depositado el décimo instrumento de ratificación o de adhesión, la Convención entrará en vigor el primer día del mes que siga a la fecha de expiración de un plazo de seis meses a partir de la fecha en que tal Estado haya depositado su instrumento de ratificación o de adhesión.

Artículo 45

1. Cualquier Estado Contratante podrá denunciar la presente Convención mediante notificación al efecto al Secretario General de las Naciones Unidas.

2. La denuncia comenzará a surtir efecto el primer día del mes que siga a la fecha de expiración de un plazo de doce meses después del recibo de la notificación por el Secretario General de las Naciones Unidas.

Artículo 46

El original de la presente Convención, cuyos textos en chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos, será depositado en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

II. MATERIALES BIBLIOGRAFICOS Y LISTA DE DOCUMENTOS

A. Recopilación de bibliografías de derecho mercantil internacional (A/CN.9/L.25)*

INTRODUCCIÓN

En su cuarto período de sesiones (1971), la Comisión pidió al Secretario General que invitara a los miembros de la Comisión a que le proporcionaran bibliografías sobre las materias incluidas en el programa de trabajo de la Comisión, es decir, la compraventa internacional de mercaderías (normas uniformes, los plazos y la prescripción y las condiciones generales de venta y contratos tipo), los pagos internacionales (títulos negociables, garantías bancarias, garantías reales en mercaderías y créditos comerciales bancarios), el arbitraje comercial internacional y la reglamentación internacional del transporte marítimo. Se pidió al Secretario General que publicara esas bibliografías como documentos de la Comisión[1].

El presente documento es una recopilación de material bibliográfico proporcionado por Australia, Austria, Bélgica, Brasil, Chile, Hungría, India, Italia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Rumania y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas[2]. El material figura bajo los títulos siguientes:

		Página
I.	Compraventa internacional de mercaderías	227
II.	Pagos internacionales	235
III.	Arbitraje comercial internacional	238
IV.	Reglamentación internacional del transporte marítimo	244
V.	Generalidades	252

I. Compraventa internacional de mercaderías

Australia[3]

Bright, C. H. Contracts of adhesion and exemption clauses. November 1967. *Australian Law Journal*, vol. 41, p. 261.

Commercial Law Association. Frustration of contract: Suez Canal closure. March 1968. *Bulletin*, No. 1, article No. 1.

Breaches of contract and repudiation—vital consequences in long-term contracts. November 1971. *Bulletin*, vol. 3, No. 6, p. 31.

Breach of contract—some aspects of the remedy of damages. November 1968. *Bulletin*, No. 5, article No. 7.

The effects of frustration. December 1968. *Bulletin*, No. 5, article No. 9.

The Hague Convention (of 1964)—its effect on Australian traders. April 1969. *Bulletin*, No. 6, article No. 10.

F.O.B. Contracts. April 1970. *Bulletin*, vol. II, No. 2, p. 13.

Donovan, F. P. The unification of international commercial law—sale and arbitration 1959-1960 *Melbourne University Law Review*, vol. 2, p. 172.

International Chamber of Commerce (Australian Council). Incoterms as a source of law; arbitration convention welcomed. October 1965. *Newsletter*, p. 9.

Law Council. Convention relating to Uniform Laws on International Sale of Goods. 1969 *Newsletter*, vol. 4, No. 3, p. 8.

The Defaulting Overseas Banker and the Australian Exporter. 1966 *Newsletter*, vol. 2, No. 3, p. 8.

Uniform Sale of Goods Act. 1965 *Newsletter*, vol. 1, No. 2, p. 5.

Ogilvie, A. G. The American Uniform Commercial Code, the Tasmanian Goods Act of 1896, a Comparative Study. 1966 *University of Tasmania Law Review*, vol. 2, pp. 288-299.

Peden, J. R. Common law liens—An Anglo-Australian Conflict. 1968 *Sydney Law Review*, vol. 6, p. 39.

Samek, R. A. *An Analytical Guide to Contract and Sale of Goods*. Sydney, Law Book Co., 1963.

Sutton, K. C. T. The Law of the Sale of Goods in Australia and New Zealand. Sydney, Law Book Co., 1967.

Sutton, K. C. T. Sales warranties under the Sale of Goods Act and the Uniform Commercial Code. December 1967 *Melbourne University Law Review*, vol. 6, pp. 67-183.

Walter, J. S. (with H. Muntz and D. A. Walsh). Incoterms. 1970 *Law Council Newsletter*, vol. 5, No. 1, p. 23.

Austria

Dölle. Einheitliches Kaufgesetz und internationales Privatrecht (Uniform Law on the International Sale of Goods and private international law). *Rabels Zeitschrift für internationales und ausländisches Privatrecht* (*RabelsZ*) 1968, 438.

Kanada. Nichterfüllung eines internationalen Kaufvertrages, Die Regelungen des tschechoslowakischen Gesetzes über den internationalen Handel und des Haager Einheitlichen Kaufgesetzes (non-performance of an international contract of purchase; the rules of the Czech law on international commerce and the Hague Uniform Law on the International Sale of Goods). *RabelsZ* 1970, 315.

Schinnerer. Um ein Recht des internationalen Handels (about a law on international commerce). *Zeitschrift für Rechtsvergleichung* 1968, 185.

Tiling. Haftungsbefreiung, Haftungsbegrenzung and Freizeichnung im einheitlichen Gesetz über den internationalen Kauf beweglicher Sachen (exemption from, limitation of, and renunciation of, liability under the Uniform Law on the International Sale of Goods). *RabelsZ* 1968, 258.

---

* 28 de agosto de 1973.

[1] Informe de la Comisión sobre la labor realizada en su cuarto período de sesiones (A/8417), párr. 137, Anuario de la CNUDMI, vol. II: 1971, primera parte, II, A. Se han presentado a la Comisión tres documentos anteriores que contenían información bibliográfica: Bibliografía de derecho arbitral (A/CN.9/24, de 10 de marzo de 1969, y Add.1 y 2); Bibliografía sobre la compraventa internacional de mercaderías, condiciones comerciales tipo, instrumentos negociables y créditos comerciales bancarios (A/CN.9/R.3, de 20 de marzo de 1970); reseña de bibliografías de derecho mercantil internacional: informe del Secretario General (A/CN.9/L.20, de 5 de marzo de 1971, y Add.1), reproducido en el Anuario de la CNUDMI, vol. II: 1971.

[2] En algunos casos, los miembros de la Comisión, a fin de aumentar la utilidad de los datos bibliográficos, han incluido traducciones de los temas a un segundo idioma.

[3] Como se indica en la introducción, estos materiales bibliográficos han sido preparados por miembros de la Comisión. Para cada tema se presentan las bibliografías bajo el nombre del Estado miembro que proporcionó los materiales correspondientes.

Bélgica

De Keyser, L. De eenvormige wetten inzake de internationale koop van roerende lichamelijke zaken. *Rechtskunding Weekblad*, 7 November 1971, No. 10, koll. 449-460.

Mahieu, Paul. Organisatie en techniek van de internationale handel, Leuven, Nauwelaerts, 1960, 310 p.

Stoels, J. La politique commerciale extérieure de la Belgique. Bruxelles, Bruylant, 1945, 358 p.

Brasil

Azulay, Fortunato. Três Teses (three theses): (a) Venda Condicional com Reserva de Domínio (conditional sale with reserved right of ownership); . . . Rio de Janeiro, 1950.

Gil, Otto. Novo Regulamento das Vendas Mercantis (decreto No. 22.061, de 9 de novembro de 1932; notas e comentarios) (new regulation on sale of merchandise; decree No. 22.061 of 9 November 1932; notes and comments). Rio de Janeiro, Livraria Jacintho Editora, 1932.

Nonato, Orosimbo. Fraude Contra Credores (Ação Pauliana) (fraud against creditors; legal action Pauliana). Rio, São Paulo, Editora Jurídica e Universitária, Ltda., 1969.

Chile

Raul Contreras Guerraty. La Asociación Latinoamericana de Libre Comercio en relación con la Agricultura Nacional. Santiago de Chile, Memoria de Prueba, 1966.

Hungría

Eörsi, Gyula. The 1968 general conditions of delivery. *The Journal of Business Law*, April 1970.

Eörsi, Gyula. The Hague Conventions of 1964 and the international sale of goods. *Acta Juridica* 3-4/1969.

Eörsi, Gyula. On the question of the unification of the law on the sale of goods, with special regard to the unification of conflict rules (in Hungarian). *Állam- és Jogtudomány* 2/1964.

Eörsi, Gyula. Regional and universal unification of the law of international trade. *The Journal of Business Law*, April 1967.

Faragó, László. Experiences about the application of the general conditions of delivery (in Hungarian). *Jogtudományi Közlöny* 5/1962.

Harmathy, Attila. Adhesion contracts, model contracts. *Droit hongrois — droit comparé. Hungarian Law — Comparative Law*. Akadémiai Kiadó, Budapest 1970, pp. 129-148.

Karlóczai, János. The self-regulatory character of the international sale of goods. *Questions of International Law 1968*, pp. 131-156.

Katona, Péter. Unification of the law on the international sale of goods (in Hungarian). In *Jogi problémák a nemzetközi kereskedelemben* [legal problems in international trade], vol. 2. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest 1959, pp. 163-192.

Katona, Péter. Unification of the law of international trade. The first session of UNCITRAL. *Jogtudományi Közlöny* 11-12/1968.

Mádl, Ferenc. Foreign Trade Monopoly—Private International Law. Akadémiai Kiadó, Budapest 1967, 170 p.

Vörös, Imre. The regulation of delay in the 1968 General Conditions of Delivery of CMEA and the practice of arbitration (in Hungarian). *Jogtudományi Közlöny* 1/1969.

Vörös, Imre. The regulation of default in the 1968 General Conditions of Delivery of CMEA and the practice of arbitration (in Hungarian). *Jogtudományi Közlöny* 5/1969.

Italia

Alessi, G. P. L'unificazione della disciplina della vendita internazionale tra Stati socialisti membri del Consiglio per la cooperazione economica. *Studi internaz.* 1960-62, 221.

Astolfi, A. Cenni introduttivi sul regolamento giuridico della vendita commerciale internazionale. *Diritto negli scambi internazionali*, 1969, 35.

Bernini, G. Uniform laws on international sale. The Hague Conventions of 1964, *Journal of World Trade Law*, 1969, vol. 3, 671.

Bernini, G. La Conv. dell'Aja del 1964 sulla formazione e disciplina del contratto di vendita internaz. di beni mobili. *Riv.civ.* 1969, 2, 626.

Longo, G. La convenzione dell'Aja sulla formazione dei contratti di vendita internazionale, banco di prova di un incontro fra ordinamenti "romani" e "common law". Un nuovo progetto di studi. *Riv. dir. comm.* 1966, 96.

Matteucci, M. Verso l'unificazione internazionale del diritto commerciale, Le leggi uniformi sulla vendita. *Il diritto dell'economia*, vol. 3, p. 338, e vol. 4, p. 460.

Giardina, A. Il mutamento della disciplina internazionalprivatistica della vendita. Problemi intertemporali. *Riv. studi europ.* 1966, 180.

P. P. Vendita internazionale cose mobili. *Unum Jus* 1961, 523.

Severini, M. G. Sulla legge regolatrice di una clausola di deroga alla giurisdizione italiana contenuta in polizza di carico. In *Rivista di diritto internazionale*, 1966, 374.

Starace, V. Sulla legge applicabile alla polizza di carico, *ibid.*, 1958, 199.

Stolfi, M. Cenni introduttivi sul regolamento giuridico della vendita commerciale internazionale. *Il Diritto negli scambi internazionali*, 1969, 35.

G. S. Vendita internazionale. *Unum Jus* 1962, 41.

Rumania

Ionaşcu, Traian and Ion Nestor. The limits of party autonomy, *in* The sources of the law of international trade, with special reference to East-West Trade, edited by C. M. Schmitthof, London, 1964.

————. Le risque de perte en transit: existe-t-il des différences quant aux effets de certaines clauses similaires concernant le risque?, *in* Unification of the law governing international sales of goods. The comparison and possible harmonization of national and regional unification, edited by John Honnold, Paris, 1966.

Ionaşcu, Traian. Queques aspects juridiques des relations commerciales s'établissant entre pays à structure économique différente, *in* Aspects juridiques du commerce avec les pays d'économie planifiée, Paris, 1961.

————. Rapport sur les problèmes de l'inexécution et de la force majeure dans les contrats de vente internationale, *in* Problèmes de l'inexécution et la force majeure dans les contrats de vente internationale. Travaux du colloque de l'Association internationale des sciences juridiques à Helsinki, du 20 au 22 juin 1960.

Jacotă, Mihai. Problemele soluţionării conflictelor de legi în materia contractelor (problèmes de la solution des conflits de lois en matière de contrats). *Analele Universităţii din Iaşi*, 1959.

————. Les relations économiques internationales de la Roumanie et les Conditions générales de livraison de la Commission Economique pour l'Europe de l'ONU. *Revue roumaine d'études internationales*, No. 2/1971.

Millieş, Aurel. Aplicaţii ale noilor Condiţii generale de livrare CAER în contractele economice pentru importul şi exportul de produse (L'application des nouvelles Conditions générales de livraison CAEM dans les contrats économiques pour

l'importation et l'exportation des produits). *Arbitrajul de Stat*, No. 6/1969.

Nestor, Ion and Octavian Căpăţînă. Chronique de jurisprudence roumaine. *Journal du droit international (Clunet)*, No. 2 1968.

————. La réglementation de la prescription extinctive conformément aux nouvelles Conditions générales de livraison CAEM-1968. *Revue roumaine de sciences sociales. Série de sciences juridiques*, No. 2 1969.

————. Chronique de jurisprudence roumaine de droit international privé, *Journal du droit international (Clunet)*, No. 3/1971.

Păltineanu Alexandru, Emil Puscariu. Unele aspecte juridice ale relaţiilor contractuale privind comerţul exterior. (certains aspects juridiques des relations contractuelles concernant le commerce extérieur). *Arbitrajul de Stat*, 1962, No. 5.

Petrescu, Ada. Condiţiile generale de vînzare elaborate sub egida Comisiei Economice pentru Europa a ONU Cîteva precizări asupra încheierii contractului de vînzare internaţională (les conditions générales de vente élaborées sous l'égide de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe — quelques précisions sur la conclusion du contrat de vente internationale). *Studii şi cercetări juridice*, No. 2/1967.

————. Obligaţia de livrare (predare) în contractele-tip de vînzare internaţională de cereale, elaborate sub egida Comisiei Economice pentru Europa a ONU (l'obligation de livraison (remise) dans les contrats-type de vente internationale de céréales, élaborés sous l'égide de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe). *Analele Universităţii Bucureşti. Seria Stiinte Sociale, Stiinte juridice*, 1967.

Popescu, Tudor. Probleme juridice în relaţiile comerciale internaţionale ale R.P.R. (problèmes juridiques dans les relations commerciales internationales de la République populaire roumaine). Bucureşti, 1955, 264 p.

Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte

Indice

Tema	*No.*
General y comparada	1–13
Práctica nacional	
Checoslovaquia	14–15
República Federal de Alemania	16
República Popular de China	17
Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas	18
Reino Unido	19–28
Práctica internacional	
General	29–30
Consejo de Asistencia Económica Mutua	31–32
Leyes Uniformes sobre la compraventa internacional	33–40
Comisión Económica para Europa, de la Naciones Unidas	41–43

Abreviaturas

I.C.L.Q.	International and Comparative Law Quarterly
J.B.L.	Journal of Business Law
J.W.T.L.	Journal of World Trade Law
M.L.R.	Modern Law Review

GENERAL Y COMPARADA

1. Aubrey, Michael D. Frustration reconsidered—some comparative aspects. (*In* (1963) 12 ICLQ 1165-1188) A description of frustration of contract in English, French, German and Swiss law is followed by a discussion of those aspects of the concepts which are common to each of these legal systems. Although frustration is considered in this article in relation to the field of contract as a whole, many of the cases cited refer to international sale of goods and the common aspects are compared with the ECE's General Conditions.

2. The British Institute of International and Comparative Law. Some comparative aspects of the law relating to sale of goods. A report of a symposium held on January 28, 1964, under the auspices of the British Institute of International and Comparative Law at the Law Society's Hall, Chancery Lane, London W.C.2. 1964. vi, 91pp. (ICLQ Supplementary Publication No. 9. (1964)).
See items nos. 8, 16, 35 and 38 for details of contents. The texts of the Conventions and Uniform Laws are reprinted in an appendix.

3. Cheshire, G. C. International contracts for the sale of goods. (*In* (1960) JBL 282-286).
This brief article explains with illustrations the choice of law problems in litigation over contracts for the international sale of goods. It discusses the possible solution to this problem through ratification of the Draft Convention on the Contract for the International Sale of Goods put forward at the Hague Conference on Private International Law in 1951.

4. Goldštajn, Aleksander. International conventions and standard contracts as means of escaping from the application of municipal law—I. (*In* Schmitthoff, The sources of the law of international trade. 1964. p.103-117. See item no. 10.)
The author examines *inter alia* the possibilities of the unification of the law of international trade between the West and the East.

5. Johnson, A. Bissett. Efficacy of choice of jurisdiction clauses in international contracts in English and Australian Law. (*In* (1970) 19 ICLQ 541-556).
Some English and Australian decisions involving choice of law problems in international contracts litigation are reviewed.

6. Kopelmanas, Lazare. International conventions and standard contracts as means of escaping from the application of municipal law—II. (*In* Schmitthoff. The sources of the law of international trade. 1964. p.118-126. Item no. 10).

7. Lagergren, Gunnar. The limits of party autonomy—II. (*In* Schmitthoff, The sources of the law of international trade. 1964. p.201-224. See item no. 10).
The full title of this report indicates that it includes the admissibility of conflict avoidance devices, and the municipal conflict of laws rules for the ascertainment of the law governing international trade transactions.

8. Riese, Otto. International problems in the law of sale. (*In* Some comparative aspects of the law relating to sale of goods... 1964. p.32-37. See above, item no. 2).

9. Schmitthoff, Clive M. Colloquium on some problems of non-performance and *force majeure* in international contracts of sale. (*In* (1960) 9 ICLQ 677-682).
This report summarises the proceedings of the colloquium held in Finland in 1960 and organised by the International Association of Legal Science.

10. Schmitthoff Clive M. *ed.* The sources of the law of international trade with special reference to East-West trade. London: Stevens & Sons Ltd., 1964. xxvi, 292pp. This is a report of the proceedings of the London colloquium in the series arranged by the International Association of Legal Science on various aspects of international trade law. It contains the papers presented by the participants and a note of discussions. Although only some of the papers relate specifically to international sale of goods, this is an important source book on international trade law. There are lists of participants and contributors; international and municipal legislation and customs; cases; and an index. Foot-notes refer to legislative and judicial

sources and literature from many countries. See also item nos. 4, 6, 7 and 30.

11. Sundström, G. O. Z. International sales and the conflict of laws. (*In* (1966) JBL 122-127, 245-250).
An academic article on the concept of the proper law of the contract. Foot-note references to an international range of publications.

12. Szaszy, S. Proper law of the contract in trade between Eastern Europe and the West; the position of East European socialist States. (*In* (1969) 18 ICLQ 103-128). The writer draws on sources and literature from many jurisdictions in discussing the East European attitude to the proper law of the contract. A long list of East European legal textbooks on private international law, foreign trade, and sale contracts is included in a foot-note.

13. Wortley, B. A. Need for more uniformity in the law relating to the international sale of goods in Europe. (*In* Legal problems of the European Economic Community and the Eurpean Free Trade Association pp. 45-57. ICLQ, Supplementary Publication No. 1 (1961)).
A uniform law for the contract for the international sale of goods would lessen the risk of conflicts of laws and lengthy litigation. Difficulties such as formal requirements, measure of damages on breach, passing of risk and property are considered with reference to conflicting practices in legal systems in Europe and a solution offered in the form of the Rome Institute's draft Convention on the Uniform Law on International Sales of Goods.

PRACTICA NACIONAL

a) *Checoslocaquia*

14. Drucker, A. Code of international trade. (*In* (1964) 13 ICLQ 671-675).
The Czechoslovak Code of International Trade 1963, which "regulates the whole body of commercial law in the international trade of Czechoslovakia", is discussed and compared with the Hague draft of a uniform law on international sale of goods.

15. Kalenský, Pavel. The new Czechoslovak International Trade Code (*In* (1966) JBL 179-186).
The scope and contents of the Czechoslovak International Trade Code 1963 is described against the background of international efforts to unify the law of international trade.

b) *República Federal de Alemania*

16. Zweigert, Konrad. Aspects of the German Law of sale. (*In* Some comparative aspects of the Law relating to sale of goods... 1964. p. 1-15. See above, item no. 2).
A comparison is made between the German and the English law on sale of goods, which are both then compared with the (then) draft uniform law on international sale of goods.

c) *República Popular de China*

17. Smith, Alan H. Standard form contracts in the international commercial transactions of the People's Republic of China. (*In* (1972) 21 ICLQ 133-150).
This is a useful survey for practical and academic purposes of the international trade organisation and practice of the People's Republic of China. It covers formation, arbitration, language, payment terms, commodity inspection, insurance, shipping documents, quality of goods and breaches of contract in the standard form contracts used by the People's Republic of China. There are extracts from their standard contracts to illustrate the points made.
Foot-note references to English language articles on Chinese foreign trade.

d) *Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas*

18. Ramzaitsev, Dmitri. The law of international trade in the new Soviet legislation. (*In* (1963) JBL 229-237).
This is an examination of those rules in the 1961 "Fundamentals of Civil Legislation of the USSR and Union Republics" and the "Fundamentals of Civil Procedure of the USSR and Union Republics" which have a bearing on international trade law.

e) *Reino Unido*

19. Chalmers' Sale of Goods Act, 1893 including the Factors Acts 1889 & 1890. 16th ed. by Michael Mark. London: Butterworths, 1971. xcii, 350pp.
A commentary on the Sale of Goods Act, the Factors Acts and various other acts is preceded by an introduction which covers the relationship of the law of sale with the general law of contract and international contracts of sale.
Table of statutes, cases and index.

20. Eisemann, F. Incoterms and the British export trade. (*In* (1965), JBL 114-122).
Standards trade terms and uniform laws are complementary as a means of standardising international trade law. The significance of Incoterm 1953 as evidence of international commercial custom is discussed.

21. Feltham, J. D. Uniform Laws on International Sales Act 1967. (*In* (1967) 30 MLR 670-676).
A résumé is given of the background to the Uniform Laws on formation and sale. The Uniform Laws on International Sales Act is compared with the Sale of Goods Act 1893.
(For academic lawyers.)

22. Graveson, R. H., Cohn, E. J. and Graveson, D. The Uniform Laws on International Sales Act 1967. London: Butterworths, 1968. xii. 195pp.
This legal textbook discusses the implications for English law of the enactment of the Uniform Laws on International Sales and on Formation of Contract for International Sales; reprints the text of the Act with annotations; and reprints in French and English the conventions relating to Uniform Laws on the International Sale of Goods and the Formation of Contracts for the International Sale of Goods. There are tables of cases and statutes, a bibliography and an index.

23. Sassoon, David M. CIF and FOB contracts. London: Stevens & Sons, 1968. (British Shipping Laws Vol. 5). xxxiv, 460, [6] pp.
A legal textbook for exporters, practising and academic lawyers on two important aspects of the sale of goods contracts gives extensive coverage to English case law supplemented by references to American and Commonwealth decisions.
Table of statutes, cases and index.

24. Sassoon, David M. Damage resulting from natural decay under insurance, carriage and sale of goods contracts. (*In* (1965) 28 MLR 180-192).
Questions of liability for, and onus of proof of, damage to goods in transit are discussed with reference to mainly English cases involving international sales.

25. Sassoon, David M. Deterioration of goods in transit. (*In* (1962) JBL 351-362).
English judicial decisions concerning deterioration of goods in transit to a buyer abroad are discussed. English definitions of terms are compared with suggested international standard definitions in Incoterms 1953 and Trade Terms 1953, and with the American Uniform Commercial Code.

26. Schmitthoff, Clive M. The export trade. The law and practice of international trade. 5th ed. London: Stevens & Sons Ltd., 1969. xxxvii, 451pp.
All aspects of the export trade are covered; a substantial

portion deals with the contract for the international sale of goods. Amendments to the text are contained in the British Business Law section of the Journal of Business Law. There are lists of cases, statutes, international conventions and other formulations of international trade law and a short bibliography of major works on export trade law published in English, French, German, or Spanish is attached to chapter 3. (Standardization of terms in international sales.) Chapter 4 (Market information for exporters) is a brief guide to English non-legal literature on export trade. Appendices reproduce parts of statutes and statutory instruments and the "Standard Trading Conditions 1956" of the Institute of Shipping and Forwarding Agents.

27. Schmitthoff, Clive M. Legal aspects of export sales. 2nd ed. London: Institute of Export, 1969. xi, 76pp.
This book is based on five lectures given to the Institute of Export. It describes "the legal mechanism of the export sale transaction in the light of modern legal and commercial experience". It covers the formation of the contract of sale; the passing of property, possession and risk; F.O.B. and related clauses; C.I.F. and related clauses; breach of contract; and conflict of laws. It is written for students of British export practice and has little to say on international attempts to unify international trade law. Short table of cases, statutes and index.

28. Schmitthoff, Clive M. The sale of goods including the Hire-Purchase Act 1965 and other enactments. 2nd ed. London: Stevens & Sons Ltd., 1966. xxxviii, 381pp.
The field of British sales law is covered in three parts: the history, concepts, modern tendencies and suggested reforms; a commentary on the Sale of Goods Act 1893; and notes on and reprints of other statutes related to sale of goods, and the Uniform Laws on International Sales. Throughout the book there are many references to international sale of goods. Table of statutes, cases and an index.

PRACTICA INTERNACIONAL

a) *General*

29. Schmitthoff, Clive M. The unification or harmonisation of law by means of Standard Contracts and General Conditions. (*In* (1968) 17 ICLQ 551-570).
This practical guide to the various methods of unifying contracts for the international sale of goods could be useful to practising lawyers as well as academics and students. [Copious foot-note references to an international range of relevant publications].

30. Malintoppi, Antonio. The uniformity of interpretation of international conventions on uniform laws and of standard contracts. (*In* Schmitthoff, The sources of the law of the international trade. 1964. p.127-137. See above, item no. 10).
Measures to prevent divergences in interpreting uniform law and standard contracts can be taken both during and after the drafting of the texts and by means of their revision.

b) *Consejo de Asistencia Económica Mutua*

31. East European trade council. Contracts with Eastern Europe. London, 1969. 77 pp.
This is a practical guide, for the exporter, to negotiating sales contracts with Eastern European buyers and to the legal and practical aspects of the contract itself.

32. Eörsi, G. 1968 General Conditions of Delivery. (*In* (1970) JBL 99-108).
Member States of Comecon have adopted the 1968 General Conditions of Delivery, which revised the 1958 General Conditions in the light of practical experience. The revision included conflict of laws matters, prescription and additional legal remedies.

c) *Leyes uniformes sobre la compraventa internacional*

33. Aubrey, M. Formation of international contracts, with reference to the Uniform Law on Formation. (*In* (1965) 14 ICLQ 1011-1022).
English, French and German law relating to offer and acceptance are described to illustrate the difference in national practices and thus the difficulties which arose in formulating the Uniform Law on the Formation of Contracts for the International Sale of Goods.

34. Bernini, Giorgio. The Uniform Laws on International Sale: the Hague conventions of 1964 (*In* (1969) 3 JWTL 671-695). The solution offered by the Uniform Laws on International Sales to the problems of offer and acceptance and remedies for breach in international contracts are discussed and compared with English and Italian law, representing common and civil law practices respectively.

35. Ellwood, L. A. The Hague Uniform Laws governing the International Sale of Goods. (*In* Some comparative aspects of the law relating to sale of goods ... 1964. p. 38-56. See above, item no. 2).
This article was written before the Diplomatic Conference at the Hague but revised before publication in the light of the final texts of the Conventions.

36. Foreign Office. Final act of the Diplomatic Conference on the Unification of Law governing the International Sale of Goods, The Hague, 25 April, 1964, together with Convention relating to a Uniform Law on the International Sale of Goods and Convention relating to a Uniform Law on the Formation of Contracts for the International Sale of Goods opened for signature on July 1, 1964. London; HMSO, 1964.
(Miscellaneous No. 19 (1964) Cmnd. 2415.)

37. Lagergren, Gunnar. The Uniform Law on Formation of Contracts for the International Sale of Goods. (*In* [1966] JBL 22-30). A commentary on the Uniform Law on Formation with reference to the solutions offered by various national systems to some of the problems of formation of contract.

38. The Law of Formation. Part III of the report of the United Kingdom delegation to the Diplomatic Conference on Unification of Law governing International Sale of Goods held at The Hague from April 2 to April 25, 1964. (*In* Some comparative aspects of the law relating to sale of goods ... 1964. p. 57-59. See above, item no. 2).

39. Szakats, A. Influence of common law principles on the Uniform Law on the International Sale of Goods. (*In* (1966) 15 ICLQ 749-779).
The provisions of French, German, United States and United Kingdom law relating to hidden defects, remedies (rescission, damages and specific performance) and the position of third parties in contracts for the sale of goods are compared with each other and with the provisions of the Uniform Laws on International Sale of Goods.

40. Szakats, A. Sale of Goods Act 1893 and the Uniform Law on the International Sale of Goods: some points of contrast and contact. (*In* (1968) JBL 235-242).
The author briefly covers the contrast and contacts between the Sale Goods Act 1893 and the Uniform Law on International Sale of Goods in the problems of fundamental breach, specific performance, avoidance of contract and damages for breach of contract.

d) *Comisión Económica para Europa, de las Naciones Unidas*

41. Benjamin, Peter. The General Conditions of Sale and Standard Forms of Contract drawn up by the United Nations Economic Commission for Europe. (*In* (1961) JBL 113-131).

An account of the work of the Economic Commission for Europe in standardizing international trade practice by drawing up general conditions of sale and standard forms of contract. The method of preparation, the trades for which they have been produced and their effects are discussed.

42. Cornil, Henri. The ECE General Conditions of Sale. (*In* (1969) 3 JWTL 390-412).
Describes the methods of the ECE in drawing up general conditions and the differences between (*a*) those used in trade in Western Europe and those used for sales between Western and Eastern Europe; and (*b*) conditions for different commodities.
Annex 1 contains a list of ECE General Conditions of Sale & Model Contracts with their sales number but no date of publication, and annex II reprints in full the General Conditions for the Supply of Plant and Machinery for Export No. 574.

43. East-West Trade and UNECE Conditions (*In* (1965) JBL 100-101). This letter briefly sets out some differences in the various General Conditions of Sale and Standard Forms of Contract of the Economic Commission for Europe.

Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas

a) *Libros*

Богуславский М. М. Правовые вопросы технической помощи СССР иностранным государствам и лицензионный договор. М., 1963.

Boguslavskiy M. M. Legal aspects of the technical assistance rendered by the USSR to foreign countries, and the licensing contract. M., 1963.

Богуславский М. М. Правовое регулирование международных хозяйственных отношений. М., 1970.

Boguslavskiy M. M. Legal aspects of international economic relations. M., 1970.

Кейлин А. Д. Транспорт и страхование во внешней торговле. Правовые условия внешнеторговых сделок. М., 1947.

Keilin A. D. Transport and insurance in foreign trade. Legal terms of foreign trade transactions. M., 1947.

Лунц Л. А. Международное частное право. Общая часть. М., 1959.

Lunts L. A. Private international law. General part. M., 1959.

Лунц Л. А. Международное частное право. Особенная часть. М., 1963.

Lunts L. A. Private international law. Particular part. M., 1963.

Лунц Л. А. Международное частное право. М., 1970.

Lunts L. A. Private international law. M., 1970.

Рамзайцев Д. Ф. Правовые вопросы внешней торговли СССР. М., 1954.

Ramzaitsev D. F. Legal aspects of foreign trade of the USSR. M., 1954.

Рамзайцев Д. Ф. Договор купли-продажи во внешней торговле СССР. М., 1961.

Ramzaitsev D. F. The contract of sale in foreign trade of the USSR. M., 1961.

Правовые вопросы внешней торговли СССР с европейскими странами народной демократии. Под ред. доктора юрид. наук, проф. Генкина Д. М., М., 1955.

Legal aspects of foreign trade of the USSR with the European countries of peoples' democracies. Edited by professor D. M. Ghenkin, LL.D., M., 1955.

Правовое регулирование внешней торговли СССР. Под ред. Генкина Д. М., М., 1961.

Legal regulations of foreign trade of the USSR. Edited by D. M. Ghenkin. M., 1961.

Усенко Е. Т. Формы регулирования социалистического международного разделения труда. М., 1969.

Uhsenko E. T. Forms of regulations of the socialist international division of labour. M., 1969.

Экспортно-импортные операции. Правовое регулирование. Под ред. Позднякова В. С., М., 1970.

Export-import operations. Legal regulations. Edited by V. S. Pozdniakov. M, 1970.

b) *Artículos y capítulos de libros*

Богуславский М. М. Правовое регулирование внешнеторговой купли-продажи в отношениях между социалистическими странами. В кн.: «Проблемы международного частного права», 1960.

Boguslavskiy M. M. Legal regulations of international sale in relations between socialist countries. *In* Problems of international private law, 1960.

Богуславский М. М. Гражданско-правовые отношения между социалистическими странами. В кн.: «Гражданское право стран народной демократии». М., 1958.

Boguslavskiy M. M. Civil law regulations between socialist countries. *In* Civil law of the countries of peoples' democracies. M., 1958.

Богуславский М. М., Поздняков В. С. Источники права. В кн.: «Экспортно-импортные операции. Правовое регулирование». М., 1970.

Boguslavskiy M. M., Pozdniakov V. S. Sources of law. *In* Export-import operations. Legal regulations, M., 1970.

Братусь С. Н. О сроках исковой давности по советскому гражданскому законодательству, применяемых к требованиям по внешнеторговым сделкам. «Сборник информационных материалов», М., 1969.

Bratus S. N. On limitation of action under the Soviet civil law applied to foreign trade transactions. Collection of information materials, M., 1969.

Бургучев Г., Розенберг М. Общие условия поставок СЭВ 1968 г. «*Внешняя торговля*», 1969, № 5.

Burguchev G., Rosenberg M. General conditions of supply among the CMEA countries of 1968. Foreign Trade, 1969, No. 5.

Бургучев Г., Розенберг М., Комиссия ООН по праву международной торговли, «*Внешняя торговля*», 1971, № 4.

Burguchev G., Rosenberg M. The UN Commission for International Trade Law. Foreign Trade, 1971, No. 4.

Бахтов К. К. Обзор отдельных обычаев, применяемых во внешней торговле СССР. В кн.: «Международные торговые обычаи», М., 1958.

Bakhtov K. K. Review of certain usages applied in foreign trade of the USSR. *In* International trade usages. M., 1958.

Воронов К. Офферты, запросы и заказы в международной торговле. «*Внешняя торговля*», 1966, № 7.

Voronov K. Offers, inquiries and orders in international trade. Foreign Trade, 1966, No. 7.

Генкин Д. М. Значение гражданского кодекса РСФСР в регулировании отношений по внешней торговле. «*Советское государство и право*», 1965, № 2.

Ghenkin D. M. The role of the RSFSR Civil Code in regulating relations on foreign trade. Soviet State and Law, 1965, No. 2.

Генкин Д. М. Регрессные иски в отношениях по внешней торговле. «*Советское государство и право*», 1962, № 10.

Ghenkin, D. M. Recourse action over in relations on foreign trade. Soviet State and Law, 1962, No. 10.

Генкин Д. М. Сроки исковой давности по советскому гражданскому праву, применяемые в отношениях по внешней торговле. «Сборник информационных материалов», М., 1965.

Ghenkin D. M. Limitation of action under the Soviet civil law applied to relations on foreign trade. Collection of information materials, M., 1965.

Генкин Д. М. Некоторые правовые вопросы «Общих условий поставок товаров СЭВ 1958 г.» (Секция права Всесоюзной торговой палаты), «Сборник информационных материалов», М., 1965.

Ghenkin D. M. Some legal aspects of "General conditions of supply of goods among the CMEA countries of 1958" (Legal Section of the USSR Chamber of Commerce). Collection of information materials, M., 1965.

Генкин Д. М. О взыскании «абстрактных убытков» по внешнеторговым сделкам. «*Внешняя торговля*», 1963, № 4.

Ghenkin D. M. On recovery of "abstract damages" with regard to foreign trade transactions. Foreign Trade, 1963, No. 4.

Дозорцев А. В., Генкин Д. М. Понятие, порядок совершения и форма внешнеторговых сделок. В кн.: «Правовое регулирование внешней торговли СССР». М., 1961.

Dozortsev A. V., Ghenkin D. M. The concept, procedure of entering into and the form of foreign trade transactions. *In* Legal regulations of foreign trade of the USSR, M., 1961.

Зацаринский А. П. Торговые договоры и общие условия поставок между СССР и странами народной демократии. В кн.: «Правовые вопросы внешней торговли СССР с европейскими странами народной демократии». М., 1955.

Zatsarinskiy A. P. Trade treaties and general conditions of supply between the USSR and the countries of people's democracies. *In* Legal aspect of foreign trade of the USSR with the European countries of peoples' democracies. M., 1955.

Ищенко А., Зацепин Б. «Общие условия СЭВ 1958 г.» — документ большого значения. «*Внешняя торговля*», 1958, № 12.

Ishchenko A., Zatsepin B. "General conditions of supply of the CMEA of 1958"—a document of great significance. Foreign Trade, 1958, No. 12.

Ищенко А., Зацепин Б. Договор внешнеторговой купли-продажи. В кн.: «Правовое регулирование внешней торговли СССР», М., 1961.

Ishchenko A., Zatsepin B. Contract of international sale, *In* Legal regulations of foreign trade of the USSR, M., 1961.

Кейлин А. Д. Правовые особенности сделок купли-продажи в международном торговом обороте. В кн.: «Гражданское и торговое право капиталистических государств». М., 1966.

Keilin A. D. Legal specifics of sale contracts within international trade exchange. *In* Civil and commercial law of capitalist countries. M., 1966.

Короленко А. С. Компенсационное соглашение между советскими и югославскими внешнеторговыми организациями. «*Внешняя торговля*», 1954, № 11.

Korolenko A. S. Switch agreement between the Soviet and Yugoslav foreign trade organizations. Foreign Trade, 1954, No. 11.

Лунц Л. А. Соотношение международного договора и внутригосударственного закона в гражданском и трудовом праве. Ученые записки ВНИИСЗ, вып. 14, М., 1968.

Lunts L. A. Correlation of the international treaty and domestic legislation in civil and labour law. Transactions of VNIISZ (All-Union Research Institute of Soviet Legislation), 14th publication, M., 1968.

Лунц Л. А. Вопросы применения иностранных законов в Основах гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик. «*Советское государство и право*», 1962, № 6.

Lunts L. A. Questions of the application of foreign laws in the Fundamentals of Civil Legislation of the USSR and Union Republics. Soviet State and Law, 1962, No. 6.

Лунц Л. А. Некоторые вопросы международного частного права. Ученые записки (Всесоюзный институт юридических наук Министерства юстиции СССР), вып. 3, 1955.

Lunts L. A. Some questions of private international law. Transactions (All-Union Institute of Legal Sciences at the Ministry of Justice of the USSR), 3rd publication, 1955.

Менжинский В. И., Шаповалов И. В. Разработка в ООН правовых принципов международного торгового сотрудничества. «*Правоведение*», 1969, № 3.

Menzhinskiy V. I., Shapovalov I. V. Legal principles of international trade co-operation being elaborated at the UN. Legal Science, 1969, No. 3.

Орлов Л. Н. Договор консигнации в торговле машинами и оборудованием. «*Внешняя торговля*», 1966, № 1.

Orlov L. N. Consignation contract in machinery and equipment trade. Foreign Trade, 1966, No. 1.

Орлов Л. Н. Соглашение о предоставлении исключительного права на продажу машин и оборудования во внешней торговле. Ученые записки ИМО. М., 1967.

Orlov L. N. Agreement on exclusive rights for sale of machinery and equipment in foreign trade. Transactions of IMO (Institute of International Relations), M., 1967.

Орлов Л. Н. Предоставление исключительного права на продажу. «*Внешняя торговля*», 1967, № 4.

Orlov L. N. The granting of an exclusive right of sale. Foreign Trade, 1967, No. 4.

Паповян И. С. Внешнеторговые сделки купли-продажи на условиях сиф. «*Советское государство и право*», 1970, № 3.

Papovian I. S. Foreign trade contracts of sale on CIF terms. Soviet State and Law, 1970, No. 3.

Поздняков В. С. Соглашения советских внешнеторговых объединений о предоставлении иностранным покупателям исключительных (преимущественных) прав на продажу экспортируемых товаров и о посредничестве. В кн.: «Правовое регулирование внешней торговли СССР». М., 1961.

Pozdniakov V. S. Agreements of Soviet foreign trade organizations on granting to foreign buyers exclusive (preferential) rights for sale of goods exported and on agency. *In* Legal regulations of foreign trade of the USSR, M., 1961.

Поздняков В. С., Розенберг М. Г. Договор купли-продажи (поставки). В кн.: «Экспортно-импортные операции. Правовое регулирование». М., 1970.

Pozdniakov V. S., Rosenberg M. G. The contract of sale (supply). *In* Export-import operations. Legal regulations, M., 1970.

Поздняков В. С. Всесоюзные внешнеторговые объединения и другие субъекты гражданского права по внешней торговле СССР. В кн.: «Экспортно-импортные операции. Правовое регулирование». М., 1970.

Pozdniakov V. S. All-Union foreign trade organizations and other subjects of civil law in Soviet foreign trade. *In* Export-import operations. Legal regulations, M., 1970.

Поздняков В. С. Соглашения о предоставлении исключительных и преимущественных прав продажи. В кн.: «Экспортно-импортные операции. Правовое регулирование». М., 1970.

Pozdniakov V. S. Agreements on granting exclusive and preferential rights of sale. *In* Export-import operations. Legal regulations, M., 1970.

Поздняков В. С. Межгосударственные соглашения о товарообороте и договоры купли-продажи. В кн.: «Экспортно-импортные операции. Правовое регулирование». М., 1970.

Pozdniakov V. S. Inter-State agreements on trade and contracts of sale. *In* Export-import operations. Legal regulations, M., 1970.

Рамзайцев Д. Ф. Вопросы внешней торговли в новом гражданском законодательстве СССР. «*Внешняя торговля*», 1964, № 1.

Ramzaitsev D. F. Questions of foreign trade in the new civil legislation of the USSR. Foreign Trade, 1964, No. 1.

Рамзайцев Д. Ф. Значение новых законов СССР в области гражданского права и процесса для регулирования советских внешнеэкономических отношений. (*Советский ежегодник международного права*, 1963), М., 1965.

Ramzaitsev D. F. The role of the new Soviet legislation in the field of civil law and procedure for the regulation of foreign economic relations of the USSR (Soviet yearbook of international law, 1963). M., 1965.

Рамзайцев Д. Ф. Правовые вопросы внешней торговли в «Основах гражданского законодательства» и в «Основах гражданского судопроизводства». (Секция права Всесоюзной торговой палаты). «Сборник информационных материалов», М., 1963.

Ramzaitsev D. F. Legal questions of Soviet foreign trade as reflected in the "Fundamentals of civil legislation" and "Fundamentals of civil procedure" (Legal Section of the USSR Chamber of Commerce). Collection of information materials, M., 1963.

Рамзайцев Д. Ф. Основные нормы международного частного права, применяемые в иностранных государствах. (Секция права Всесоюзной торговой палаты), «Сборник информационных материалов», М., 1969.

Ramzaitsev D. F. Basic rules of private international law current in foreign countries (Legal Section of the USSR Chamber of Commerce). Collection of information materials, M., 1969.

Рамзайцев Д. Ф. Право, применяемое внешнеторговыми арбитражными судами социалистических стран. «*Советское государство и право*», 1965, № 12.

Ramzaitsev D. F. The laws applied by foreign trade arbitration tribunals in the socialist countries. Soviet State and Law, 1965, No. 12.

Рамзайцев Д. Ф. Вопросы международного частного права в практике Внешнеторговой арбитражной комиссии. «*Советское государство и право*», 1957, № 9.

Ramzaitsev D. F. Questions of private international law in the practice of the Foreign Trade Arbitration Commission". Soviet State and Law, 1957, No. 9.

Рамзайцев Д. Ф. О значении обычаев, применяемых в международной торговле. «*Внешняя торговля*», 1957, № 3, 4.

Ramzaitsev D. F. On the role of usages applied in international trade. Foreign Trade, 1957, No. 3, 4.

Рамзайцев Д. Ф. Применение норм права в практике Внешнеторговой арбитражной комиссии. (Секция права Всесоюзной торговой палаты) М., «Сборник информационных материалов», 1955.

Ramzaitsev D. F. The application of the norms of law in the practice of the Foreign Trade Arbitration Commission (Legal Section of the USSR Chamber of Commerce) Collection of information materials, M., 1955.

Рамзайцев Д. Ф. Практика Внешнеторговой арбитражной комиссии по разрешению споров, касающихся толкования условий «сиф». «*Внешняя торговля*», 1955, № 11.

Ramzaitsev D. F. The practice of the Foreign Trade Arbitration Commission on settlement of disputes concerning interpretation of c.i.f. terms. Foreign Trade, 1955, No. 11.

Рамзайцев Д. Ф. Практика Внешнеторговой арбитражной комиссии по разрешению споров, касающихся толкования условий «фоб». «*Внешняя торговля*», 1955, № 7.

Ramzaitsev D. F. The practice of the Foreign Trade Arbitration Commission on settlement of disputes concerning interpretation of f.o.b. terms. Foreign Trade, 1955, No. 7.

Рамзайцев Д. Ф. Вопросы международного частного права в практике Внешнеторговой арбитражной комиссии. «*Советское государство и право*», 1957, № 9.

Ramzaitsev D. F. Questions of private international law in the practice of the Foreign Trade Arbitration Commission. Soviet State and Law, 1957, No. 9.

Рамзайцев Д. Ф. Из практики разрешения споров во Внешнеторговой арбитражной комиссии. «*Внешняя торговля*», 1956, № 11.

Ramzaitsev D. F. Digest of practice of settling disputes at the Foreign Trade Arbitration Commission. Foreign Trade, 1956, No. 11.

Рамзайцев Д. Ф. Практика разрешения споров Внешнеторговым арбитражем в СССР. «*Внешняя торговля*», 1957, № 5.

Ramzaitsev D. F. Practice of settling disputes by foreign trade arbitration in the USSR. Foreign Trade, 1957, No. 5.

Рамзайцев Д. Ф. Обзор торговых обычаев, принятых в зарубежных странах. «Инкотермс» 1953. В книге: «Международные торговые обычаи». М., 1958.

Ramzaitsev D. F. Review of trade usages current in foreign countries. "Incoterms" 1953, *In* International trade usages. M., 1958.

Рамзайцев Д. Ф. О значении обычаев в международной торговле. В кн.: «Международные торговые обычаи». М., 1958.

Ramzaitsev D. F. On the role of usages in international trade. *In* International trade usages. M., 1958.

Розенберг М. Г. Общие условия поставок СЭВ 1968 года. «*Советский ежегодник международного права*», 1969.

Rosenberg M. G. General conditions of supply of the CMEA of 1968. Soviet yearbook of international law, 1969.

Розенберг М. Г. Унификация норм о внешнеторговой поставке стран-членов СЭВ. «*Советское государство и право*», 1969, № 7.

Rosenberg M. G. Unification of rules of foreign trade supply of the CMEA countries. Soviet State and Law, 1969, No. 7.

Розенберг М. Г. Взаимоотношения Всесоюзных внешнеторговых объединений с внешнеторговыми организациями других социалистических стран. В кн.: «Организация и техника внешней торговли СССР и других социалистических стран». М., 1963.

Rosenberg M. G. Relations between the All-Union foreign trade organizations and foreign trade organizations of other socialist countries. *In* Organization and methods of foreign trade of the USSR and other socialist countries. M., 1963.

Розенберг М. Г. Исковая давность. В кн.: «Экспортно-импортные операции. Правовое регулирование». М., 1970.

Rosenberg M. G. Limitation of action. *In* Export-import operations. Legal regulations. M., 1970.

Розенберг М. Г. Исковая давность в правоотношениях внешнеторговых объединений. В кн.: «Правовое регулирование внешней торговли СССР», М., 1961.

Rosenberg M. G. Limitation of action in legal relationships of foreign trade organizations. *In* Legal regulations of foreign trade of the USSR. M., 1961.

Розенберг М. Г. Исковая давность. «*Внешняя торговля*», 1966, № 2.

Rosenberg M. G. Limitation of action. Foreign Trade, 1966, No. 2.

Садиков О. Н. Международные трубопровды и их правовой статус. Ученые записки ВНИИСЗ, 1966, Вып. 8.

Sahdikov O. N. International pipe-lines and their legal status. Transactions of VNIISZ, 1966, 8th publication.

Татищева Н. И. Общие условия поставок, применяемые в торговле между социалистическими странами — новый метод регулирования условий внешнеторговых сделок (на примере «Общих условий СЭВ 1958 г.») «Ученые записки» Московского государственного института международных отношений, 1961, вып. 4.

Tantischeva N. I. General conditions of supply applied in trade among the socialist countries: a new method of regulating the terms of foreign trade transactions (as exemplified by "General conditions of supply of the CMEA, 1958"). Transactions of the Moscow State Institute of International Relations, 1961, 4th publication.

Татищева Н. И. Переход права собственности и риска по внешнеторговым договорам СССР и социалистических стран. «*Советское государство и право*», 1964, № 8.

Tahtischeva N. I. The transfer of property and risks under foreign trade contracts of the USSR and other countries of socialism. Soviet State and Law, 1964, No. 8.

Татищева Н. И. Момент перехода права собственности и риска случайной гибели товара по договору купли-продажи во внешней торговле СССР. «Ученые записки» Московского государственного института международных отношений, вып. 14, М., 1963.

Tahtischeva N. I. The time of the transfer of property and risks of accidental loss of goods under the contract of sale in foreign trade of the USSR. Transactions of the Moscow State Institute of International Relations, 14th publication, M., 1963.

Татищева Н. И. Вопросы внешней торговли в новом гражданском законодательстве. «*Внешняя торговля*», 1965, № 10.

Tahtischeva N. I. Questions of foreign trade in the new civil legislation. Foreign Trade, 1965. No. 10.

Усенко Е. Т. Соглашение о взаимных поставках товаров социалистических стран. «*Внешняя торговля*», 1962, № 7.

Uhsenko E. T. Agreements on mutual supplies of goods practiced by socialist countries. Foreign Trade, 1962. No. 7.

Флейшиц Е. А. Договор заморской купли-продажи. В кн.: «Гражданское и торговое право капиталистических стран». М., 1949.

Fleishits E. A. Contract of overseas sale. *In* Civil and commercial laws of capitalist countries. M., 1949.

Шпекторов А. И. Некоторые правовые вопросы из практики Внешнеторговой арбитражной комиссии за 1963 г. (Секция права Всесоюзной торговой палаты). «Сборник информационных материалов», М., 1964.

Shpektorov A. I. Some legal questions from the practice of the Foreign Trade Arbitration Commission in 1963 (Legal Section of the USSR Chamber of Commerce). Collection of information materials, M., 1964.

Шпекторов А. И. Из практики Внешнеторговой арбитражной комиссии за 1964 г. (Секция права Всесоюзной торговой палаты). «Сборник информационных материалов», М., 1965.

Shpektorov A. I. Digest of practice of the Foreign Trade Arbitration Commission in 1964 (Legal Section of the USSR Chamber of Commerce). Collection of information materials, M., 1965.

Шпекторов А. И. Из практики Внешнеторговой арбитражной комиссии. (Секция права Всесоюзной торговой палаты), «Сборник информационных материалов», М., 1965.

Shpektorov A. I. Digest of practice of the Foreign Trade Arbitration Commission (Legal Section of the USSR Chamber of Commerce). Collection of information materials, M., 1965.

Шпекторов А. И. Из практики Внешнеторговой арбитражной комиссии. «*Внешняя торговля*», 1968, № 5.

Shpektorov A. I. Digest of practice of the Foreign Trade Arbitration Commission. Foreign Trade, 1968, No. 5.

Шпекторов А. И. Из практики Внешнеторговой арбитражной комиссии. (Секция права Всесоюзной торговой палаты), «Сборник информационных материалов», М., 1969.

Shpektorov A. I. Digest of practice of the Foreign Trade Arbitration Commission (Legal Section of the USSR Chamber of Commerce). Collection of information materials, M., 1969.

II. Pagos internacionales

Australia

Commercial Law Association. Noting and protesting bills of exchange—Australia. June 1968. *Bulletin*, No. 2, article No. 4.

————. Noting and protesting bills of exchange—United Kingdom and New Zealand. July 1968, *Bulletin*, No. 3, article No. 6.

————. Noting and protesting bills of exchange—Canada. April 1969. *Bulletin*, No. 6, article No. 11.

————. Bills of exchange expressed and payable in a foreign currency, due for presentment for payment when dealing in the foreign currency is suspended. September 1969. *Bulletin*, No. 9, article No. 19.

————. Note of current intetest—protesting bills of exchange—Venezuelan law and practice. November 1969. *Bulletin*, No. 11 article No. 23.

————. A note for Australian importers and their bankers (endorsements on sterling bills of exchange). October 1970. *Bulletin*, vol. II, No. 4, p. 29.

Davis, A. G. Commercial letters of credit. 1965 *Sydney Law Review*, vol. 5, p. 14.

Ford, H. A. J. Law notes for bankers: when does a bill of lading cease to be a document of title? November 1963. *Bankers Magazine Australia*, vol. 77, pp. 82-85.

Sully, B. T. Formal requirements of bills of exchange. May 1963, *Australian Lawyer*, vol. 4, p. 53.

Bélgica

Selleslags, F. Pratique des paiements internationaux. Bruxelles, Presses universitaires de Bruxelles, 1968, XX-111 p.

Brasil

Amaral, Christovam do. Da Letra de Câmbio e Nota Promissória (Com a Convenção de Genebra de 1930) (on the bill of exchange and Promissory note; with the Geneva Convention of 1930), 1934.

Arruda, João. Decreto No. 2.044 Annotado (Define a Letra de Câmbio e a nota promissória e regula as operações cambiais) (decree No. 2.044, annotated, defining the bill of exchange and the Promissory note and regulating exchange operations). São Paulo, Escolas Profissionais Salesianas, 1914.

Ascarelli, Tullio. Teoria Geral dos Títulos de Crédito (general theory of credit vouchers). Tradução de Nicolau Nazo São Paulo, Saraiva & Cia., S/Data.

Avellar, Pedro de Alcântara. Promissórias e Duplicatas (promissories and duplicates*), Rio de Janeiro, Livraria Jacintho Editora e Obras Gráficas A Noite, 1945.

Azeredo Santos, Theóphilo. Do Aceite (on acceptance) 1a. edição. Rio, Forense São Paulo, 1962.

* La segunda copia de la promesa de pago, comprobante de crédito emitido por el vendedor por vender las mercancías a tiempo, se puede circular por endorso.

————. Do Endosso (on endorsement). Forense, 1962.

————. Manual dos Títulos de Crédito (manual of credit vouchers). 1a. edição. Rio de Janeiro, Cia, Editora Americana, 1971.

Campos, Paulo Barbosa Filho. Obrigacões de Pagamento em Dinheiro (Três Estudos). Aspectos da Correção Monetária (obligations of payment in cash (three studies); (aspects of monetary correction). Rio de Janeiro, Editora Juridica e Universitária Ltda., 1971.

Couto, João Gonçalves. A Letra de Câmbio e Nota Promissória (the bill of exchange and the promissory note), 2 volumes. Rio de Janeiro, 1923.

Cunha Peixoto, Carlos Fulgêncio. Comentários à Lei de Duplicatas (commentary on the law of duplicates). Forense, S/Data.

————. O Cheque (the cheque). 2 volumes. Forense, 1959.

————. O Cheque (The cheque) (Doutrina, Legislação, Jurisprudência, Prática) (the cheque; doctrine, legislation, jurisprudence, practice); 2 volumes. Rio de Janeiro, Revista Forense, 1952.

Dias, José Gonçalves. Direito Internacional Cambiário (Exame da convenção de Genebra de 7 de junho de 1930) (international exchange law; an examination of the Geneva Convention of 7 June 1930). Coimbra, Livraria Gonçalves.

Estrella, Hernani. A Ação de Locupletamento no Direito Cambial (the action of repletion in the exchange law). Porto Alegre, Oficina Grafica da Livraria do Globo, Barcellos, Bertaso & Cia., 1943.

Franceschini, José Luiz V. de A. Títulos e Papéis de Crédito mado (on confirmed bank credit). São Paulo, Livraria Acadêmica — Saraiva & Cia., 1933.

Franceschini, José Luiz V. de A. Títulos e Papéis de Crédito na Doutrina e na Jurisprudência (vouchers and credit papers in doctrine and jurisprudence). 4 volumes. 2a. edição. São Paulo, 1972. Editora Revista dos Tribunais (Pareceres, doutrina, legislação) (legal opinion, doctrine, legislation).

Guimarães, Murilo Humberto de Barros. A Provisão no Cheque (funds behind the cheque (as monetary instrument)). Rio de Janeiro, São Paulo, Liv. Freitas Bastos, 1955.

Konder Comparato, Fábio. O Seguro de Crédito (the guarantee of credit). Revista dos Tribunais, S/Data.

Lacerda, Paulo Maria de. A Cambial no Direito Brasileiro (Exchange papers in Brazilian law) (Lei No. 2.044, de 31 de dezembro de 1908) (law No. 2.044 of 31 December 1908). 4a. edição. Rio de Janeiro, Jacintho Ribeiro dos Santos, 1928.

————. Do Cheque no Direito Brasileiro (Lei No. 2.591, de 7 de agosto 1922) (on the cheque in Brazilian law; Law No. 2.591 of 7 August 1922). Rio de Janeiro, Jacintho Ribeiro dos Santos, 1923.

————. Do Contrato de Abertura de Crédito (on the contract of opening credit). 2a. edição, Rio de Janeiro, Jacintho Ribeiro dos Santos, 1929.

————. Do Contrato de Conta Corrente (on the contract of a running account). 2a. edição, Rio de Janeiro, Jacintho Ribeiro dos Santos, 1928.

Leonel, Jaime. Controle de Câmbios. Regime Jurídico — Penal (Ensaio com referência à legislação cambial brasileira) (exchange control; legal regime — penal; essay with reference to the Brazilian exchange laws). Rio de Janeiro, Jornal do Commercio — Rodrigues & Cia., 1955.

Magarinos Torres, Antônio. Aphorismos de Direito Cambial (Palestras no Instituto da Ordem dos Advogados Brasileiros). Anotações de doutrina e jurisprudência (aphorisms of the exchange law (lectures given at the Law Institute of Brazilian Attorneys) annotations of doctrine and jurisprudence.) 2a. ediçã. São Paulo, Liv. Acadêmica — Saraiva & Cia., 1933.

————. Nota Promissória (Lei — Doutrina — Jurisprudência) (Promissory notes; law — doctrine — jurisprudence). 3 volumes — 7a. edição (acrescida e atualizada por Osny Duarte Pereira). Rio, São Paulo, Forense, 1969.

————. Câmbio e Fiscalização Bancária (exchange and bank control). Rio de Janeiro, 1920.

Martins Júnior, Manoel. Operações Bancárias (Legislação, Jurisprudência, Interpretações Explicacões (banking operations, legislation, jurisprudence, interpretations, explanations). Rio de Janeiro, Edição do Autor, 1938.

Mercado Júnior, Antonio. Nova Lei Cambial e Nova Lei do Cheque (the new exchange law and the new chequing law). 3a. edição. São Paulo, Editora Saraiva 1971.

Monteiro, Honório Fernandes. Do Crédito Bancário Confirmado (on guaranteed banking credit). São Paulo, Livraria Acadêmica Saraiva & Cia., 1933.

Montenegro, César. Ações Cambiais de Cobrança (legal actions for collection of exchange). Rio, São Paulo, Freitas Bastos, 1959.

Mota, Pedro Vieira, Sustação do Protesto Cambial (court injunction against exchange suit). São Paulo, Empresa Gráfica da Revista dos Tribunais, 1971.

Muniz Barreto, Lauro. O Direito Nova da Duplicata (the new law on duplicates). São Paulo, Max Limonad, 1969.

————. Questões de Direito Bancário (questions of banking law). 2 volumes. São Paulo, Max Limonad, 1970.

Muniz Barreto, Luís e Lauro. Pagamentos de Cheques por Procuração (com Pareceres de Francisco Campos —Azevedo Marques Vicente Rau) (payments of cheques by power of attorney; with legal opinions by Francisco Campos — Azevedo Marques-Vicente Rau), 1937/1938.

————. Visto e Marcação do Cheque (initialling and stamping of cheques). São Paulo, Empresa Gráfica Revista dos Tribunais Ltda., 1951.

Nóbrega, Gilberto, Depósito Bancário (banking deposits). 2a. edição. São Paulo, Revista dos Tribunais Ltda., 1966.

Paashans, Gustavo Cintra. Dos Títulos de Crédito. Incorporação, Autonomia, Literalidade, Legitimação. (Of credit vouchers. Incorporation, autonomy, liternalness, legitimacy). Recife, 1948.

Pacheco, José da Silva. Ordens de Pagamento Adquiridas com Cheques Nominativos Visados. (Memorial do Banco Nacional de Minas Gerais) (orders of payment acquired with nominative endorsed cheques; memorial of the National Bank of Minas Gerais). Rio de Janeiro, 1961.

Penna, Fábio O. La Duplicata (on the duplicate). Revista Forense, 1952.

Pinto, Paulo J. da Silva. Direito Cambiário (Garantia Cambiária e direito comparado) (exchange law; exchange guarantee and comparative law). Rio de Janeiro, Edição Revista Forense, 1948.

Pontes de Miranda, Francisco Cavalcanti. Tratedo de Direito Cambiário (treatise on exchange laws). 4 volumes.

Vol. I: Letra de Câmbio (the bill of exchange). Rio de Janeiro, Livraria José Olympio Editora, s/data.

Vol. II: Nota Promissória (the promissory note). Rio de Janeiro, Livraria José Alympio Editora, s/data.

Vol. III: Duplicata Mercantil (duplicate in trade). São Paulo, Max Limonad, 1955.

Vol. IV: Cheque (the cheque). São Paulo, Max Limonad, 1955.

Rezende, Tito. Commentarios a Lei das Contas Assignadas, (estudos sob os pontos de vista fiscal, e cambiário) (commentaries on the law of assigned accounts; Studies from the point of view of fiscalization and exchange). Rio de Janeiro, Officina Graphica Renato Americano, 1936.

Rodrigo Otávio. Do cheque (Sua origem, Função Econômica, Regulamentação) (on the cheque; its origin, economic function, regulation), Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte Francisco Alves & Cia., Ailand, Alves & Cia., 1913.

Saraiva, José A. A Cambial (Doutrina, Jurisprudência, Legislação. Revista, atualizada e ampliada por Osny Duarte Pereira) (the exchange paper; doctrine, jurisprudence, legislation revised, brought up to date and enlarged upon by Osny Duarte Pereira). Rio, José Konfino, 1947.

————. Direito Cambial Brasileiro (Estudo Theorico Prático) Brazilian exchange law; practical and theoretical study). Bello Horizonte, Imprensa Official do Estado de Minas Gerais, 1905.

Silva Pereira, Caio Mário. Recolhimento da Diferença Cambial ao Banco do Brasil (Parecer) — Instrução 204 da SUMOC Supressão do câmbio de favor. Elevação do Preço das Mercadorias Estocadas (recovery of the exchange difference by the Bank of Brazil (legal opinion) Instruction 204 of SUMOC (Office of the Superintendent of Money and Credit). Suppression of the exchange of preference. Rise in price of merchandise in stock.) Consultoria da República, 1961.

Soriano, Abgar. Da letra de Câmbio Internacional, Seu Pagamento e Protesto. (on the bill of international exchange, its payment and protests against). Recife, Oficinas Gráficas do Jornal do Comércio, 1941.

Velloso, Thiers. Lei e Direito do Cheque. (Comentário à Lei de 1912) (individual laws and body of law on the cheque; commentary on the law of 1912). Rio de Janeiro, Typographia Baptista de Souza, 1919.

Whitaker, José Maria. Letra de Câmbio (Criação, Realização) Decreto No. 2.044, de 31.12.1908 (bill of exchange; creation, circulation, application; Decree No. 2.044 of 31 December 1908). 5a. edição. São Paulo, Revista dos Tribunais, Brasil, 1927.

————. Letra de Câmbio (Decreto No. 2.044, de 31 de dezembro de 1908) (bill of exchange; decree No. 2.044 of 31 December 1908). 2a. edição revista e aumentada, São Paulo, Livraria Acadêmica — Saraiva & Cia., 1932.

Chile

Andres Bande. Nuevas proyecciones de la integración latinoamericana en los seguros y reaseguros. Santiago de Chile, *Revista de Derecho Económico* No. 11 y 12, 1965.

Manuel Blanco Vidal. Organizaciones internacionales de crédito. Santiago de Chile, Universidad Católica de Chile, Memoria de Prueba, 1962.

Camilo Carrasco A. Financiamiento a mediano plazo de las exportaciones y el sistema interamericano del bid, Santiago de Chile, Apartado de *Cuadernos de Economía* No. 5, Enero-Abril de 1965.

Fernando Garcia-Oldini C. El acuerdo general de aranceles aduaneros y comercio, Santiago de Chile, *Revista de Derecho Económico* No. 1 y No. 2, 1962-1963.

Rafael Lasalvia Copene. Sobre un proyecto de ley uniforme en materia de títulos de crédito. Santiago de Chile, *Revista de Derecho Económico* No. 18, 1967.

Juan Varela Morgan. El Acreditivo. Santiago de Chile, Editorial Jurídica, 1960.

Hungría

György, Ernö. The security (in Hungarian). In *Jogi problémák a nemzetközi kereskedelemben* [legal problems in international trade], vol. 1. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, pp. 5-25.

————. The contract of guaranty (in Hungarian). *Jogi problémák...*, vol. 2, pp. 124-162.

Simon, Gyula. On some fundamental questions of the letter of credit (in Hungarian). *Jogi problémák...*, vol. 1, pp. 105-129.

Somogyi, Ferene. On the international aspects of the penalty (in Hungarian). *Jogi problémák...*, vol. 2, pp. 276-296.

Szilágyi, Ernö. Some practical problems of the letter of credit (in Hungarian). *Jogi problémák...*, vol. 1, pp. 153-170.

————. *Fizetési forgalom a nemzetközi kereskedelemben* [payment in international trade]. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest 1959, 286 p.

Italia

Arangio Ruiz, G. In tema di esecutorietà delle obbligazioni cambiare. In *Rivista di Diritto Internazionale*, 1959, 282.

Balestra, N. Ancora sulla legge regolatrice del privilegio speciale sulla nave. *Diritto Marittimo*, 1967, 400.

Berlingieri F. Le fonti delle garanzie sulla nave, l'aeromobile e le cose caricate. In *Riv. Maritt.*, 1962, 473.

Bigiavi, W. Direzione e fonte dell'obbligazione cambiaria. Convenzione ginevrina sui conflitti, scioglimento delle "riserve". *Riv. di dir. internaz. priv. e proc.*, 1968, 5.

De Meo, M. Il caso della Bianca C sta per concludersi. *Riv. Navig.*, 1969, 2, 335.

Fabbri, F. Sulla legge applicabile ai privilegi in dir. internaz. privato. *Annali Bari*, 1967, 177.

Ronzitti, N. Sulla sfera di applicazione dell'art. 14 della Convenzione di Bruxelles del 10 aprile 1926 sulle ipoteche o privilegi marittimi. *Riv. Nav.* 1965, 2, 66.

Stolfi, M. Introduzione al diritto degli scambi internazionali. In il Diritto negli scambi internazionali, 1968, 631.

Treves, T. Problemi internazionali privatistici delle obbligazioni pecuniarie nella giurisprudenza italiana. In *Riv. di dir. internaz. priv. e proc.*, 1965, 246.

Rumania

Gălăşescu, Pik D. Cambia şi biletul la ordin (la lettre de change et le billet à ordre). Vol. II, Bucureşti, 1947, 900 p.

Goreniuc, Pavel. Relaţiile de plăţi cu străinătatea (les paiements dans les relations internationales). Bucureşti, 1971, 386 p.

Goreniuc, P. and T. Karp, E. Stern. Schimburile cu străinătatea şi technica plăţilor externe (les échanges économiques avec l'étranger et la technique des paiements à l'extérieur. Editura Ştiinţifică, Bucureşti, 1957.

Popescu, Tudor, Probleme juridice în relaţiile comerciale internationale ale R.P.R. (problèmes juridiques dans les relations commerciales internationales de la République populaire roumaine). Bucureşti, 1955, 264 p.

Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas

a) *Libros*

Валютные отношения во внешней торговле СССР. Под ред. А. Б. Альтшулера, М., 1968.

Monetary relations in foreign trade of the USSR. Edited by A. B. Altshuler, M., 1968.

Гражданское и торговое право капиталистических государств. Отв. редактор К. К. Яичков, М., 1966.

Civil and commercial laws of capitalist countries. Edited by K. K. Jaichkov. M., 1966.

Правовое регулирование внешней торговли СССР. Под ред. Д. М. Генкина, М., 1961.

Legal regulations of foreign trade of the USSR. Edited by D. M. Ghenkin. M., 1961.

Экспортно-импортные операции. Под. ред. В. С. Позднякова, М., 1970.

Export-import operations. Edited by V. S. Pozdniakov. M., 1970.

Быстров Ф. П. Валютные условия сделок в международной торговле. М., 1963.

Bistrov F. P. Monetary clauses in foreign trade transactions, M., 1963.

Комиссаров В. П., Попов А. Н. Международные валютные и кредитные отношения. Под ред. Г. С. Лопатина, М., 1965.

Komissarov V. P., Popov A. N. International monetary and credit relations. Edited by G. S. Lopatin. M., 1965.

Лунц Л. А. Международное частное право (Особенная часть). М., 1963.

Lunts L. A. Private international law (Particular part), M., 1963.

Лунц Л. А. Денежное обязательство в гражданском и коллизионном праве капиталистических стран. М., 1948.

Lunts L. A. Money obligations under civil laws and conflict of laws of capitalist countries. M., 1948.

Смирнов А. М. Международные расчеты и кредитные отношения во внешней торговле СССР. М., 1953.

Smirnov A. M. International settlements and credit relations in foreign trade of the USSR. M., 1953.

Фрей Л. И. Международные расчеты и финансирование внешней торговли капиталистических стран. М., 1960.

Frey L. I. International settlements and financing of foreign trade in capitalist countries. M., 1960.

Фрей Л. И. Международные расчеты и финансирование внешней торговли социалистических стран. М., 1965.

Frey L. I. International settlements and financing of foreign trade in socialist countries. M., 1965.

Воронов К. Г., Павлов К. А. Организация и техника внешней торговли СССР. М., 1966.

Voronov K. G., Pavlov K. A. Organization and methods of Soviet foreign trade. M., 1966.

b) *Articulos y capítulos de libros*

Альтшулер А. Б. Дорожные чеки банков социалистических стран. «*Деньги и кредит*», 1957, № 5.

Altshuler A. B. Travellers' cheques issued by banks of the socialist countries. Money and Credit, 1957, No. 5.

Алхимов В. С. Международные платежные отношения СССР. «*Внешняя торговля*», 1967, № 7.

Alkhimov V. S. International payment relations of the USSR, Foreign Trade, 1967, No. 7.

Быстров Ф. П. Валютные условия в контрактах с фирмами капиталистических стран. «*Внешняя торговля*», 1967, № 4.

Bistrov F. P. Monetary clauses in contracts with firms of capitalist countries. Foreign Trade, 1967, No. 4.

Быстров Ф. П. Организация международных расчетов социалистических стран, «*Вопросы экономики*», 1960, № 2.

Bistrov F. P. Organization of international settlements of socialist countries. Questions of Economics, 1960, No. 2.

Быстров Ф. П. Вексель в международном торговом обороте. «*Внешняя торговля*», 1962, № 4.

Bistrov F. P. The bill of exchange in international trade. Foreign Trade, 1962, No. 4.

Ровинский Е. А. Международные финансовые отношения и их правовое регулирование. «*Советское государство и право*», 1965, № 2.

Rovinskiy E. A. International finance relations and their legal regulations. Soviet State and Law, 1965, No. 2.

Тастевен Э. Вексель в применении к расчетам по экспорту, «*Внешняя торговля*», 1958.

Tahsteven E. The bill of exchange as applied to settlements on exports. Foreign Trade, 1958.

Трубенков В. Кредитование внешнеторговых операций в СССР. «*Внешняя торговля*», 1956, № 11.

Trubenkov V. Financing of foreign trade operations in the USSR. Foreign Trade, 1956, No. 11.

III. Arbitraje comercial internacional

Australia

Commercial Law Association. Commercial arbitration and the international convention on the enforcement of arbitral awards. August 1969. *Bulletin*, No. 8, article No. 16.

Cowen, Z. and Masel, L. Settlement of disputes involving international trade. 1966 *Law Council Newsletter*, vol. 2, No. 1, pp. 7-8.

Donovan, F. P. The unification of international commercial law-sale and arbitration. 1959-1960 *Melbourne University Law Review*, vol. 2, p. 172.

International Chamber of Commerce (Australian Council). Foreign arbitral awards: 31 countries now parties to June 1959 Convention. August 1965 *Newsletter*, p. 2.

————. Notes: Incoterms as a source of law; Uniform law; Arbitration convention welcomed. October 1965 *Newsletter*, p. 9.

Law Council. Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards. 1968 *Newsletter*, vol. 4, No. 2, p. 11.

————. International commercial arbitration in the ECAFE Region. 1966 *Newsletter*, vol. 2, No. 3, p. 7.

Masel, L. 1966 ECAFE Conference on Commercial Arbitration. *Law Council Newsletter*, vol. 2, No. 1, p. 5.

————. International commercial arbitration. *Law Council Newsletter*, vol. 4, No. 1, p. 17.

Austria

Bauer. Die Bedeutung der Schiedsgerichtsordnung der Wirtschaftskommission für Europa der Organisation der Vereinten Nationen für den Handel mit den Ostblockstaaten (the significance of the arbitration system of the United Nations Economic Commission for Europe for trade with eastern bloc countries). *Recht in Ost und West* 1972, 22.

————. Die Vollstreckung ausländischer Schiedssprüche in Japan nach dem Inkrafttreten des UN-Übereinkommens (enforcement of foreign arbitral awards in Japan after the coming into force of the United Nations Convention). *Aussenwirtschaftsdienst des Betriebsberaters* 1964, 112.

Eisemann. Welthandelsschiedsgerichtsbarkeit—heute (international commercial arbitration—today), booklet published by the Austrian National Committee of the International Chamber of Commerce.

Gentinetta. Konkordat der Schweizer Kantone zur Vereinheitlichung des Rechts der Schiedsgerichtsbarkeit (Concord of the Swiss cantons concerning the standardization of the law on arbitration). *Aussenwirtschaftsdienst des Betriebsberaters* 1970, 113.

Maier. Europäisches Übereinkommen über die internationale Handelsschiedsgerichtsbarkeit und UN-Übereinkommen über die Anerkennung und Vollstreckung ausländischer Schiedssprüche (European Convention on International Commercial Arbitration and United Nations Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards). Book.

Mezger. Verstoss gegen die öffentliche Ordnung bei Beurteilung ausländischer Schiedssprüche (Offence against the *ordre public* in judging foreign arbitral awards). *Neue Juristische Wochenschrift* 1970, 368.

————. 3. Internationaler Kongress für Schiedsgerichtsbarkeit (3rd International Congress on Arbitration). Venice,

6 to 8 October 1969. *Neue Juristische Wochenschrift* 1970, 376.

Ortner. Gerichtsstands- und Schiedsberichtsklauseln in Verträgen mit Ausländern (Clauses concerning court of jurisdiction and arbitration in agreements with foreign nationals). Die Industrie No. 10/1972.

Von Hoffman. Internationale Handelsschiedsgerichtsbarkeit (International commercial arbitration). *Recht in Ost und West* 1972, 68.

Wessely. Schiedsgerichtsbarkeit im Osthandel (Arbitration in Eastern trade). *Die Industrie* No. 50/1970.

Bélgica

Flamme. L'arbitrage dans les relations entre personnes de droit public et personnes de droit privé. *Rec. jur. dr. adm. Cons. Etat*, 4ème trimestre 1965, No. 4, pp. 232-249.

Herment. L'arbitrage international en droit privé. *Revue Belge de Droit International*, 1966, No. 2, pp. 370-385.

Klein. Du caractère autonome de la clause compromissoire notamment en matière d'arbitrage international Dissociation de la nullité de cette clause et de celle du contrat principal. *Rev. int. droit int. privé*, No. 3, juillet septembre 1961, pp. 499-522.

Marquet, F. L'arbitrage commercial en droit international privé. Anvers, Imprimerie Neptune, 1932, 22 p.

Union internationale des avocats. L'arbitrage international commercial (rapporteur général P. Saunders). Bruxelles, Bruylant, Paris, Dalloz et Sirey, 1959, 3 vols.

Brasil

Abranches, Carlos Alberto Dunshee de. Arbitragem Comercial no Brasil (commercial arbitration in Brazil). Jurídica—I.A.A.—No. 106. Rio de Janeiro, jul/set 1969.

Carvalho, Dora. Arbitragem Comercial (commercial arbitration). International Law Association. 53a. Conferência de Buenos Aires, 1968.

Leães, Gastão Luiz de Barros. Ensaio sobre Arbitragens Comerciais (essay on commercial arbitration). Tese de Docência. São Paulo, *Revista dos Tribunais*, 1966.

Londero, Madalena. Arbitragem (Arbitration). *Jurídica—I.A.A.*—No. 112. Rio de Janeiro, jan/março—1971.

Moura, Geraldo Bezerra de. Competência da O.A.C.I. em Matéria de Arbitragem Internacional (Competence of the OACI on the subject of international arbitration). *Revista dos Tribunais*, S/Data.

Reglas procesales

Amaral, Oswaldo Pinto. Código de Processo Civil Brasileiro Comentado (Code of Brazilian civil action with commentaries). Vol. V, São Paulo, Livraria Acadêmica Saraiva & Cia., 1941.

Americano, Jorge. Comentários ao Código de Processo Civil do Brasil (Commentaries on the Code of civil procedure in Brazil). Vol. IV. São Paulo, Livraria Acadêmica Saraiva & Cia., 1943.

Carvalho Santos, J. M. Código de Processo Civil Interpretado (Code of civil procedure interpreted). Vol. X—2a. edição. Rio, São Paulo, Freitas Bastos, 1941.

Castro, Amílcar de. Comentários ao Código de Processo Civil (Commentaries on the Code of civil procedure). Vol. X. Rio de Janeiro, Edição Revista Forense, 1941.

Lima, Alcides de Mendonça. O Juízo Arbitral e o art. 150 § 4° da Constituição Federal (The arbitration judge and art. 150, para. 4 of the Federal Constitution). *Jurídica—I.A.A.*—No. 109. Rio de Janeiro, abr/jun—1970.

Rosa, Inocencio Borges da. Processo Civil e Comercial Brasileiro (Civil Proceedings and Commercial Proceedings in Brazil). Vol. V. Porto Alegre, Santa Maria, Pelotas, Rio Grande, Rio de Janeiro, Barcellos, Bertaso & Cia.

Santos, Moacyr Amaral dos. Prova Judiciária no Civil e Comercial (Judiciary proof, civil and commercial). Vol. V—3a. edição. São Paulo, Max Limonad, 1968.

Hungría

Faragó, László. The organization and functioning of the courts of arbitration (in Hungarian). *Jogi problémák a nemzetközi kereskedelemben* (Legal problems in international trade), vol. 2, pp. 60-92, Közgazdasági és Jogi Könyvkiado, Budapest, 1957.

———. Principles and practice in the decisions of the Court of Arbitration of the Hungarian Chamber of Commerce (in Hungarian). *A nemzetközi gazdasági kapcsolatok jogi problémák* [Legal problems of international economic relations]. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest 1963, pp. 54-76.

Móra, Imre. The "applicable law" in Hungarian commercial arbitration. *Questions of International Law 1964*, pp. 133-145.

Móra, Mihály. The action for ascertainment in the procedure of the Chamber's Court of Arbitration (in Hungarian). *A nemzetközi gazdasági ...*, pp. 311-329.

Simon, Gyula. Some fundamental problems of international commercial arbitration in Hungary. *Questions of International Law 1962*, pp. 55-62.

Szaszy, István. Recognition and enforcement of foreign arbitral awards (in Hungarian). *Jogi problémák...*, vol. 2, pp. 226-275.

———. Arbitration of foreign trade transactions in the people's democracies. *The American Journal of Comparative Law*, vol. 13, 3/1964.

India

Chopra. Venue of arbitration in international commercial disputes, International Seminar on Commercial Arbitration (ISCA), 1968, p. 219.

Hariani. Enforcement of foreign arbitration agreement and awards in India, *Indian Journal of International Law* (IJIL), 1967, p. 31.

Raj Krishna. Some problems relating to the fixation of venue in international commercial arbitration, ISCA, 1968, p. 187.

Krishnamurti. International commercial arbitration, IJIL, 1970, p. 56.

Nettar. Development of the law of international trade and the promotion of international commercial arbitration, ISCA, 1968, p. 115.

Pai, Development of the law of international trade, ISCA, 1968, p. 103.

Krisha Rao. Enforcement of foreign arbitral awards. Seminar on International Commercial Arbitration (SICA), 1967.

Shinde. Choice of arbitration in international commercial arbitration, ISCA, 1968, p. 49.

Singh. Proper law of contract in international commercial arbitration, ICIAQ, 1968, vol. 2, No. 4, p. 6.

———. Venue of arbitration in international commercial arbitration, ISCA, 1968, p. 181.

Kitch Vadhanasindhu. Venue of arbitration in international commercial disputes, ISCA, 1968, p. 177.

Italia

Adelmann, P. Convenzioni per l'arbitrato commerciale internazionale. *Arbitr. appalti* 1965, 127.

Berlingieri, G. Note minime sull'autonomia della clausola compromissoria, *Diritto Marittimo*, 1964, 100.

Cansacchi, G. Considerazioni sulla Conv. di New Jork del 1958. *Rass. arbitr.* 1969, 97.

Cutrera, A. L'art. VI dell'accordo integrativo italo-statunitense del 26.9.1951 stabilisce una concorrenza di giurisdizione. *Diritto negli scambi internazionali*, 1970, 162.

Eisemann, F. L'arbitrage pour la solution des différends d'ordre bancaire. *Rass. arbitr.* 1965, 1.

Ponchard, P. Les sources du droit de l'arbitrage commercial international. *Rass. arbitr.* 1965, 49.

Franchi, G. Sulla rilevanza in Italia di una clausola arbitrale italo-statunitense. *Giurisprudenza Italiana*, 1970, I, 1, 1187.

Giannini. Le regole di Copenaghen sull'arbitrato commerciale internazionale. *Riv. Comm.*, 1952, I, 324.

Giuliano, M. La Conv. di Bruxelles del 27 settembre 1968 in materia di competenza giurisdizionale e di esecuzione delle decisioni in materia commerciale. *Archivio Giuridico*, 1968, (44), 200.

Iaccarino, U. Mutamento di giurisprudenza a proposito della legge regolatrice della forma del compromessi e delle clausole compromissorie per arbitrato estero. *Dir. int.* 1960, I. 300.

————. La legge applicabile per la determinazione dell'arbitrabilità delle controversie. *Foro padano* 1961, I, 1053.

Lanfranchi, F. Le convenzioni internazionali multilaterali in materia di arbitrato commerciale. *Riv. int. priv. proc.* 1967, 195.

Leone, G. L'adesione dell'Italia alla Conv. di New Jork del 1958 sul riconoscimento e l'esecuzione delle sentenze arbitrali straniere. *Dir. scambi internaz.* 1968, 147.

————. Sulla validità della clausola compromissoria per arbitrato presso la Camera di Commercio di Mosca stipulata da un cittadino italiano. *Dir. scambi internaz.* 1968, 261.

Lojanec, G. Principi di dir. internaz. priv. e proc. applicabili in sede arbitrale. *Rass. arbitr.* 1966, 27.

Luzzato, R. Sull'efficacia in Italia di un provvedimento del Tribunale arbitrale presso la Borsa Merci di Vienna. *Riv. internaz. priv. proc.* 1965, 90.

————. Accordi internazionali e diritto interno in materia di arbitrato: la Conv. di New Jork del 1958. *Riv. internaz. proc.* 1968, 24.

Marmo, L. La convenzione di New Jork sul riconoscimento delle sentenze arbitrali. *Rivista di Diritto Internazionale*, 1959, 31.

Miele, M. La competenza internazionale dell'arbitrato nel giudizio di delibazione relativo a lodi esterni, *Annali Macerata*. 1961, 43.

Minali, E. L'art. VI dell'Accordo integrativo del Trattato di amicizia Commercio e Navigazione tra la Repubblica Italiana e gli USA. *Giurispr. it.* 1961, 4, 171.

Minoli, E. Adesione dell'Italia alla Conv. di New Jork. *Rass. arbitrato* 1966, 81.

————. L'Italia e la Conv. sul riconoscimento e la esecuzione delle sentenze arbitrali straniere. *Arch. giur.* 1968, (44), 403.

Monaco, R. Il diritto applicabile alla sostanza della controversia nella Convenzione europea sull'arbitrato commerciale. *Rass. arbitr.* 1962, 1.

Nestor, I. L'azione delle nazioni unite per la diffusione dell'arbitrato commerciale internazionale. *Riv. internaz. priv. proc.* 1969, 897.

Nobili, R. L'arbitrato delle associazioni commerciali. In *Riv. Comm.* 1956, I, 220.

Paone, D. Su l'arbitrato previsto dall'art. VIII della Convenzione di Londra tra gli Stati membri della Nato. *Riv. Internaz.* 1967, 179.

N. Q. Arbitrato. *Unum Jus* 1961, 477.

Satta-Manca. Luogo di svolgimento dell'arbitrato secondo il Protocollo di Ginevra e legge regolatrice della norma della clausola compromissoria. *Dir. Marit.* 1960, 375.

Telchini, L. In tema di efficacia in Italia di una sentenza arbitrale straniera. *Riv. di dir. internaz. priv. e proc.* 1966, 67.

Ubertazzi, G. M. Contributo agli studi sull'arbitrato estero nel diritto processuale civile internazionale. *Dir. intern.* 1967, 279.

Rumania

Filip Ioan and Octavian Căpățînă. Les effets des sentences arbitrales étrangères en matière de rapports de commerce extérieur conformément au droit de la République socialiste de Roumanie. *Revue roumaine d'études internationales*, No. 1-2/1967.

Nestor, Ion. Probleme prinvind arbitrajul pentru commerțul exterior în țările socialiste europene (problèmes concernant l'arbitrage pour le commerce extérieur dans les pays socialistes européens). Bucureşti, 1962, 309 p.

————. Examen teoretic de practică arbitrală pentru comerțul exterior (Analyse théorique de la jurisprudence arbitrale en matière de commerce extérieur). *Studii şi cercetări juridice*, No. 1/1964.

————. Privitor la organizarea şi funcționarea arbitrajului permanent pentru rezolvarea litigiilor ce se nasc din operațiile de comerț exterior. Propuneri *de lege ferenda* (sur l'organisation et le fonctionnement de l'arbitrage permanent pour la solution des litiges qui naissent des opérations de commerce extérieur; propositions *de lege ferenda*). *Studii şi cercetări juridice*, No. 1/1967.

————. De quelques problèmes relatifs à la compétence de l'arbitrage commercial, in "Rechtsfragen der Kooperation zwischen Unternehmen in Ost und West. Studien des Instituts für Ostrecht". München, 1967.

————. A theoretical survey on arbitral practice in foreign trade issues. *Revue roumaine de sciences sociales. Série de sciences juridiques*, No. 2/1967.

————. Organisation et fonctionnement de l'arbitrage pour le commerce extérieur dans la République socialiste de Roumanie. *Il diritto negli scambi internazionali*, Milano, No. 2/1969.

————. L'action des Nations Unies pour la diffusion de l'arbitrage commercial international. *Rivista del diritto privato e processuale*, No. 5/1969 et in *Revue roumaine d'études internationales*, No. 2/1970.

Nestor, Ion and Octavian Căpățînă. Chronique de jurisprudence roumaine de droit international privé. *Journal du droit international (Clunet)*, No. 3, 1971.

Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte

Indice

Tema	*No.*
Revistas	1– 2
General y comparada	3–10
Convenciones y reglas internacionales	
Asociaciones de productos	11
Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento	12
Cámara Internacional de Comercio	13–14
Comisión Económica para Asia y el Lejano Oriente, de las Naciones Unidas	15
Comisión Económica para Europa, de las Naciones Unidas	16–18
Práctica nacional	
Reino Unido	19–27
Otros países	28–35

Abreviaturas

BYIL	British Yearbook of International Law
ICLQ	International and Comparative Law Quarterly
JBL	Journal of Business Law
MLR	Modern Law Review

REVISTAS

1. Arbitration. London: Institute of Arbitrators. 1915

   This quarterly journal includes articles on the whole range of arbitration under English law. Occasional articles briefly cover aspects of international commercial arbitration.

2. International Law Association. Reports of conferences. London: International Law Association. 1873

   The annual reports of the International Law Association usually contain a report from the Association's Committee on International Commercial Arbitration covering recent developments in this field.

GENERAL Y COMPARADA

3. International arbitration: a symposium. (*In* (1966) 15 ICLQ 718-748)

   This is a report of a one-day symposium held on 20 January 1966 by the British Institute of International and Comparative Law on "The principles and practice of international arbitration". For details of the papers presented to the symposium see item nos. 8, 11, 14 and 15.

4. Lalive, Jean-Flavien. Contracts between a state or a state agency and a foreign company. Theory and practice: choice of law in a new arbitration case. (*In* (1964) 13 ICLQ 987-1021)

   The general principles of law to be applied in arbitration are examined in relation to oil concession contracts where one party is a state-owned agency and the other, a foreign corporation. Extracts from the arbitral judgement in the dispute between Sapphire International Petroleums Ltd. and the National Iranian Oil Company are given in an appendix, and a list of similar arbitrations appears in a foot-note. Reference to an international range of relevant publications is made throughout the article.

5. Mann, F. A. State contracts and international arbitration. (*In* (1967) 42 BYIL 1-37)

   The first part of the article deals with the question of the law—municipal or public international law—to which an arbitration between a State and a foreign national is subject. This is followed by a detailed examination of the difficulties which may arise over such arbitrations.

6. Schmitthoff, Clive M. The sources of the law of international trade, with special reference to East-West trade. London: Stevens & Sons Ltd., 1964 xxvi, 292pp.

   This is a report of the proceedings of the London colloquium in the series arranged by the International Association of Legal Science on various aspects of international trade law. It contains the papers presented and a note of discussions. There are lists of participants and contributors; international and municipal legislation and customs; cases; and an index. International commercial arbitration is considered in the general context of international trade law in several of the papers. For the papers dealing substantially with the subject see items 7 and 35 of this bibliography.

7. Tallon, Denis. The Law applied by arbitration tribunals —II (*In* Schmitthoff, Clive M. The sources of the law of international trade. 1964 p. 154-166 Item 6)

   The author considers first the determination of the law governing the arbitration and the law governing the substance of the dispute, and secondly the determination of the content of the law governing both procedure and dispute, which the arbitrator is to apply. A brief bibliography supplements the foot-note references in the text to a wide range of publications.

8. Tangley, *Lord*, International arbitration today. (*In* (1966) 15 ICLQ 719-725)

   Lord Tangley introduced the symposium on "The Principles and practice of International Arbitration" with comments on the increase in complexity of international trade and therefore of the scope of international commercial arbitration; and also on the unfortunate multiplicity of arbitral bodies due in part to politically based suspicion among nations.

9. Verdross, Alfred. Quasi-international agreements and international economic transactions. (*In* Year Book of World Affairs 1964, Vol. 18 230-247)

   The nature of, and law governing, "quasi-international agreements", i.e. investment or concession agreements between a State and a foreign national, is examined in the light of decisions of arbitration tribunals set up to decide disputes arising between such parties.

10. Wall, E. International congress on arbitration (Venice, October 6-8, 1969). (*In* (1970) 19 ICLQ 153-155)

    This is a brief report of a Congress which examined the extent of recourse to international commercial arbitration and the difficulties involved; and made recommendations as to possible methods of encouraging greater use of arbitration.

CONVENCIONES Y REGLAS INTERNACIONALES

a) *Asociaciones de productos*

11. Faure, J. C. A. Commodity market arbitrations with special reference to the Incorporated Oil Seed Association Rules. (*In* (1966) 15 ICLQ 736-742)

    The purpose and organization of trade associations is described with particular reference to the Incorporated Oil Seed Association. Its Rules of Arbitration are explained through examples of possible disputes followed by the method of their solution and appeal procedure.

b) *Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento*

12. Sassoon, David M. Convention on the settlement of investment disputes. (*In* [1965] JBL 334-339)

    The reasons for, and background to the drafting of the Convention by the World Bank are described. The convention is intended to make provision for permanent "facilities to which states and foreign investors could voluntarily submit disputes for settlement through conciliation and arbitration". The article describes the jurisdiction of the International Centre for the Settlement of Investment Disputes and the Convention's provisions for submitting investment disputes to it.

c) *Cámara Internacional de Comercio*

13. Cohn, E. J. The Rules of Arbitration of the International Chamber of Commerce. (*In* (1965) 14 ICLQ 132-171)

    A short introduction to the disadvantages of litigation over international contracts and the advantages of arbitration is followed by a thorough description of the arbitration machinery of the International Chamber of Commerce. This description covers their officially recommended arbitration clause; the Rules on Conciliation and Arbitration; and comparative material on the differences between the Rules and arbitration and litigation procedure under various national legal systems.

14. Eisemann, *Dr.* F. Arbitrations under the International Chamber of Commerce rules. (*In* (1966) 15 ICLQ 726-736)

Disputes taken to the International Chamber of Commerce for arbitration vary greatly as to the identity and geographical location of the parties, the commodities involved, and the type of contract. This is illustrated by reference to statistics and brief summaries of recent cases. The process of arbitration is described from receipt of the claimants' request for arbitration to the enforcement of awards.

d) *Comisión Económica para Asia y el Lejano Oriente, de las Naciones Unidas*

15. Sanders, Pieter. Trade arbitrations between East and West. (*In* (1966) 15 ICLQ. 742-748)

In this article East means developing Asian countries and West, the developed countries of Europe, the Soviet Union and the United States. It is a report of the 1966 second ECAFE arbitration conference in Bangkok. The conference, having decided on the need for arbitration rules for trade disputes between East and West, formulated principles from which rules could be drafted. Some of the problems in deciding on principles are described.

e) *Comisión Económica para Europa, de las Naciones Unidas*

16. Benjamin, P. I. The European Convention on International Commercial Arbitration. (*In* (1961) 37 BYIL 478-495)

The problems which can arise before, during and after arbitration in international trade are discussed with reference to the possible effect on them of the European Convention on International Commercial Arbitration, 1961.

17. Cohn, E. J. The Rules of Arbitration of the United Nations Economic Commission for Europe. (*In* (1967) 16 ICLQ 946-981)

The background to, and contents of, the European Convention on International Commercial Arbitration are summarized. Although the United Kingdom has not ratified the Convention, nevertheless the Arbitration Rules of UNECE are important for United Kingdom firms doing business abroad because they may be adopted by the parties to international contracts. The Rules are explained in detail and compared with those of the International Chamber of Commerce and with English arbitration practice.

18. Sarre, David A. Godwin. European Commercial Arbitration. (*In* (1961) JBL 352-360)

The text of the European Convention on International Commercial Arbitration 1961 is preceded by a brief note on the background to the Convention and the difficulties involved in reaching agreement over the provisions of article 4—the organization of the arbitration.

PRACTICA NACIONAL

a) *Reino Unido*

19. Cohn, E. J. The Arbitration Act 1960 [sic, ie 1950] section 4 (2) and the Geneva Protocol. (*In* (1962) 11 ICLQ 569-573)

This note on a case concerning stay of arbitration proceedings under Arbitration Act 1950 S.4 (2) considers the implementation by that section of the Geneva Protocol on Arbitration Clauses. The author contends that the words of the subsection do not implement the whole of article 4 of the Protocol.

20. Cohn, E. J. The fifth report of the Private International Law Committee. (*In* (1962) 25 MLR 449-454)

The report on recognition and enforcement of foreign arbitral awards by the Private International Law Committee is reviewed. The 1958 New York Convention which is the subject of the report, is analysed in comparison with the Geneva Protocol of 1923 and Convention of 1927. Its effect, if implemented, on English law is examined.

21. Commercial Court users' conference report. London: HMSO, 1962. 34pp. (Cmnd. 1616)

The purpose of the conference, held in 1960, was to ascertain the views of the commercial community, represented at the conference by 24 organizations, upon the decline of the business of the Commercial Court and how its constitution, practice and procedure might be improved to meet their needs. The report and appendices, containing detailed comments and suggestions by the participating associations, also considers the Court's relation to commercial arbitration and its importance to the international commercial community.

22. Lord Chancellor's Department. Private International Law Committee. Fifth report (recognition and enforcement of foreign arbitral awards). London: HMSO, 1961. 33pp (Cmnd. 1515)

The Committee was asked to study the provisions of the Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards of 1958 and advise Her Majesty's Government on its acceptance. The report presents the conclusions of the Committee and a commentary on articles I-VI of the Convention. The text of the Convention and of the 1923 Protocol on Arbitration Clauses are set out in appendices.

23. Mann, F. A. English procedural law and foreign arbitrations. (*In* (1969) 18 ICLQ 997-1001 and (1970) 19 ICLQ 693-696)

The question of what is the procedural law governing an international commercial arbitration was discussed in an English judgement concerning an arbitration in Scotland. In the first article, the author sets out his reasons for disagreeing with the Court of Appeal's decision; in the second, he analyses the House of Lords' reversal of this decision and considers the implication of the House of Lords' judgement.

24. Marshall, E. A. Law of arbitration—a difference between Scots and English. (*In* (1970) Juridical Review 115-134)

Following a discussion of a recent House of Lords' decision concerning an arbitration in Scotland, there is a detailed comparison of the Scottish and English law of arbitration.

25. Polonsky, Michael. Arbitration of international contracts. (*In* (1971) JBL 1-11)

The distinction, which arose in two recent English decisions, between the law governing the contractual rights of the parties to an international contract and the law governing the arbitration proceedings; and the relationship of the arbitration clause to the determination of the proper law of the contract are examined.

26. Russell F. Russell on the law of arbitration. 18th ed. by Anthony Walton. London: Stevens & Sons Ltd, 1970. lvi 542pp.

This major textbook covers the whole field of English arbitration law and practice under such headings as, *inter alia* what matters may be referred to arbitration; who may be an arbitrator; powers and duties of arbitrators; control of the reference by the court; and enforcement of awards. International commercial arbitration is dealt with as it occurs within the scheme of the book. Many of the examples and cases cited relate to international commercial arbitration. There are the usual lists of statutes, delegated legislation, cases and Rules of the Supreme Court referred to in the text. Useful appendices contain reprints of the Arbitration Act 1950; the Rules of the Supreme Court relating to arbitration and a list of notes on arbitration attached to other Rules; a short list of practical books on arbitration; and many forms including the arbitration clauses of the International

Chamber of Commerce and the American Arbitration Association. The book concludes with an index.

27. Schmitthoff, Clive M. Arbitration: the supervisory jurisdiction of the courts. (*In* (1967) JBL 318-328)

Of the two elements in arbitration, the contractual and the judicial, the latter predominates in England. Judicial control of the substantive correctness of arbitration awards by way of the power of the Courts to break an arbitration clause and the statement of a special case for the opinion of the court is described. This supervisory jurisdiction is explained and justified historically in this article. Suggestions for reforms to judicial supervision, are made including use of judicial arbitration, statements of special cases to the Court of Appeal, and the use of amicable compositors.

b) *Otros países*

28. Faragó, L. Organisation and activity of the Court of Arbitration of the Hungarian Chamber of Commerce. (*In* (1960) 9 ICLQ 682-688)

29. Faragó, L. Decisions of the Hungarian Chamber of Commerce in "Comecon" arbitrations. (*In* (1965) 14 ICLQ 1124-1143)

Law Decree No. 22/1952 provided for two forms of arbitration. It is with the second, the Court of Arbitration of the Hungarian Chamber of Commerce, that these articles are concerned. The first article describes the administrative organization and rules of procedure of the Court and the function of its Legal Secretary. In the second article, the basis of jurisdiction of, and the law applied by, the Court is described briefly. The greater part of the article comprises selected extracts from eleven judgements of the Court in cases in which both parties were State enterprises of Comecon countries.

30. Govindaraj, V. C. Foreign arbitral awards and foreign judgements based upon such awards. (*In* (1964) 13 ICLQ 1465-1468)

This is a note on a test case before the Supreme Court of India on the enforcement of a foreign arbitral award.

31. Hossain, Kamal. International commercial arbitration, state succession and the Commonwealth. (*In* (1960) 36 BYIL 370-375)

The divergent approaches to the enforcement of English arbitral awards taken by the Indian and Pakistani Courts since their countries' Independence in 1947 is set out. The difficulty arises from the question whether they are parties to the Geneva Protocol on Arbitration Clauses 1923 and the Geneva Convention on the Execution of Foreign Arbitral Awards 1927 *vis-à-vis* England since 1947 because of the conditions for recognition of Parties contained in the English and Indian implementing legislation.

32. Jakubowski, J. The settlement of foreign trade disputes in Poland. (*In* (1962) 11 ICLQ 806-821)

This article describes international commercial arbitration procedure in Poland. The judicial practice and procedure of the Court of Arbitration of the Polish Chamber of Foreign Trade is covered in detail, including résumés of several recent cases. The International Arbitration Court for Maritime and Inland Navigation and the Gdynia Cotton Arbitration Chamber are described in less detail. There are foot-note references to works on Polish foreign trade and international law in a variety of languages.

33. Kos-Rabcewicz-Zubkowski, L. East European rules on the validity of international commercial arbitration agreements. Manchester: University Press, 1970. xii, 332pp.

The countries covered by this book are Albania, Bulgaria, Czechoslovakia, German Democratic Republic, Hungary, Poland, Romania, Union of Soviet Socialist Republics and Yugoslavia. Their practice relating to the capacity to conclude international commercial arbitration agreements, their form, and what may be submitted to arbitration both generally and before any specified arbitral body is described by reference to their legislation, international conventions to which they are parties and arbitration decisions. Bibliographical sources are quoted extensively in footnotes, often with indications of where to find English translations of laws or codes.

The remaining two thirds of the book consists of appendices reprinting in English translations (except for Albania, where the translation is into French) the rules of foreign trade arbitration bodies of these countries; international arbitration conventions to which one or more of the East European countries are parties; and various other rules or laws relating to arbitration. An extensive bibliography of an international range of books and articles is followed by a list of arbitral decisions cited in the text and an index.

34. Ramzaitsev, Dmitri. The application of private international law in Soviet foreign trade practice. (*In* (1961) JBL 343-351)

The application of private international law is described through the decisions of the Soviet Foreign Trade Arbitration Commission. Aspects of Soviet trade law discussed are the form of the transaction; legal capacity and competence of the parties; determination of the law to be applied to a transaction; manner of applying foreign law; application of international customs; and questions relating to arbitration agreements.

35. Ramzaitsev, D. F. The law applied by arbitration tribunals—I (*In* Schmitthoff, Clive M. The sources of the Law of international trade. 1964 pp. 138-153. Item 6)

This report, in two parts, is concerned with the practice of the East European countries' permanent foreign trade arbitration tribunals, especially the Foreign Trade Arbitration Commission at the Soviet Chamber of Commerce, in applying rules of law to disputes. In the first part the application of legal rules to the competence of arbitration tribunals is considered while the second part examines their application to the substance of the dispute, with examples from arbitration decisions. There are frequent references to the sources of the law and decisions discussed.

Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas

a) *Libros*

Егоров Л. М. Морской арбитраж в Англии, М., 1963.

Egorov L. M. Maritime arbitration in England, M., 1963.

Кейлин А. Д. Судоустройство и гражданский процесс в капиталистических государствах, часть III, Арбитраж, М., 1961.

Keilin A. D. Judicial structure and civil procedure in capitalist countries, part III, Arbitration, M., 1961.

Лебедев С. Н. Международный торговый арбитраж, М., 1965.

Lebedev S. N. International trade arbitration, M., 1965.

Рамзайцев Д. Ф. Внешнеторговый арбитраж в СССР. М., 1957.

Ramzaitsev D. F. Foreign trade arbitration in the USSR, M., 1957.

Рамзайцев Д. Ф. Арбитраж в торговом мореплавании, М., 1960.

Ramzaitsev D. F. Arbitration in merchant navigation, M., 1960.

b) *Artículos y capítulos de libros*

Богуславский М. М. Арбитражное рассмотрение споров по внешней торговле СССР с европейскими странами народной демократии, в книге «Правовые вопросы внешней торговли СССР», М., 1955.

Boguslavskiy M. M. Arbitration proceedings on disputes in foreign trade of the USSR with the European countries of peoples' democracies. *In* Legal aspects of foreign trade of the USSR, M., 1955.

Братусь С. Н. Итоги четвертой конференции председателей внешнеторговых арбитражных комиссий и судов стран-членов СЭВ. «Секция права Всесоюзной торговой палаты. Сборник информационных материалов», выпуск 21, М., 1968.

Bratus S. N. Review of the 4th conference of the Chairmen of foreign trade arbitration commissions and tribunals of the CMEA countries. Legal Section of the USSR Chamber of Commerce. Collection of information materials, 21st publication, M., 1968.

Генкин Д. М. Европейская конвенция о внешнеторговом арбитраже. «Секция права Всесоюзной торговой палаты. Сборник информационных материалов», выпуск 20, М., 1967.

Ghenkin D. M. The European Convention on International Commercial Arbitration. Legal Section of the USSR Chamber of Commerce. Collection of information materials, 20th publication, M., 1967.

Гуреев С. А. Европейская конвенция о внешнеторговом арбитраже. «*Советский ежегодник международного права 1963 г.*», М., 1965.

Ghurejev S. A. The European Convention on International Commercial Arbitration. Soviet yearbook of international law, 1963. M., 1965.

Ищенко А. А. Новая конвенция о признании и приведении в исполнение иностранных арбитражных решений, в журнале «*Внешняя торговля*», 1958, № 10.

Ischenko A. A. The new Convention on the recognition and enforcement of foreign arbitral awards. Foreign Trade, 1958, No. 10.

Кейлин А. Д. Морская арбитражная комиссия, в журнале «*Внешняя торговля*», 1947, № 11.

Keilin A. D. Maritime Arbitration Commission, Foreign Trade, No. 11, 1947.

Кейлин А. Д. Морской арбитраж в СССР за последние годы, «Секция торгового мореплавания и морского права Всесоюзной торговой палаты. Торговое мореплавание и морское право. Сборник статей и материалов», № 1, М., 1963.

Keilin A. D. Maritime arbitration in the USSR during recent years, Section of Merchant Navigation and Maritime Law of the USSR Chamber of Commerce. Merchant navigation and maritime law. Collection of articles and materials, No. 1, M., 1963.

Лебедев С. Н. Вопросы признания и приведения в исполнение арбитражных решений в соглашениях СССР с иностранными государствами, Институт международных отношений, «Ученые записки», выпуск 3, М., 1961.

Lebedev S. N. Questions of recognition and enforcement of arbitral awards in agreements of the USSR with foreign countries. Institute of International Relations. Transactions, 3rd publication, M., 1961.

Лебедев С. Н. Разрешение имущественных споров советских внешнеторговых организаций, в книге «Экспортно-импортные операции. Правовое регулирование», М., 1970.

Lebedev S. N. Settlement of pecuniary disputes of Soviet foreign trade organizations. *In* Export-import operations. Legal regulations, M., 1970.

Лунц Л. А. Арбитраж в области внешней торговли, глава в его же книге «Международный гражданский процесс», М., 1966.

Lunts L. A. Arbitration in the field of foreign trade. Chapter in: International civil procedure, M., 1966.

Рамзайцев Д. Ф. Правовое положение Внешнеторговой арбитражной комиссии, в журнале «*Советское государство и право*», 1955, № 3.

Ramzaitsev D. F. Legal status of the Foreign Trade Arbitration Commission. Soviet State and Law, 1955, No. 3.

Рамзайцев Д. Ф. Применение международного частного права в решениях Внешнеторговой арбитражной комиссии при Всесоюзной торговой палате. «Секция права Всесоюзной торговой палаты. Сборник информационных материалов», выпуск 23, М., 1970.

Ramzaitsev D. F. Application of private international law in awards of the Foreign Trade Arbitration Commission at the USSR Chamber of Commerce. Legal Section of the USSR Chamber of Commerce. Collection of information materials, 23rd publication, M., 1970.

Братусь С. Н. Сотрудничество арбитражных органов социалистических стран Европы, «III международный конгресс по арбитражу (Венеция, 6-8/X-1969)», Милан, 1970.

Bratus, S. N. Coopération entre organismes d'arbitrage des pays socialistes de l'Europe, III^e Congrès International de l'Arbitrage (Venezia, 6-8/x, 1969), Milano, 1970.

Лебедев С. Н. Некоторые замечания об использовании арбитража в советской внешнеторговой практике. «Международный семинар по торговому арбитражу, Нью-Дели, 18 и 19 марта», Нью-Дели, 1968.

Lebedev, S. N. Some Remarks on the Use of Arbitration in the Soviet Foreign Trade, International Seminar on Commercial Arbitration, New Delhi, 18th & 19th March, New Delhi, 1968.

Лебедев С. Н., Поздняков В. С., Розенберг М. Г. Законодательство Союза Советских Социалистических Республик (в применении к отношениям по внешней торговле), Сборник торгового законодательства стран мира, Нью-Йорк, 1970.

Lebedev, S. N., Pozdnjakov V. S., Rosenberg M. G. The Law of the Union of Soviet Socialist Republics (as applied to relations in foreign trade), The Digest of Commercial Laws of the World, New York, 1970.

Рамзайцев Д. Ф. Право, применяемое арбитражными судами, «Источники права международной торговли», Лондон, 1964.

Ramzaitsev D. F. The Law applied by Arbitration Tribunals, The Sources of the Law of International Trade, London, 1964.

Usenko E. T. International commercial arbitration in the USSR. Union Internationale des Avocats. Arbitrage International Commercial t. II, La Haye, 1960.

Усенко Е. Т. Международный торговый арбитраж в СССР, «Международный союз адвокатов. Международный торговый арбитраж», т. II, Гаага, 1960.

IV. Reglamentación internacional del transporte marítimo

Australia

Law Council. Report on Containerization. 1970 *Newsletter*, vol. 5, No. 1, p. 10.

Bélgica

Buisseret. Convention de Bruxelles du 25/8/1924 sur les connaissements. Article 3, paragraphe 6. Bruxelles, Institut de sociologie, 1962, 8°. (Travaux et conférences, IX, pp. 129-194).

La Belgique et le droit de la mer (actes du colloque conjoint des 21 et 22 avril 1967). Bruxelles, Institut de sociologie, 1969, p. 180.

Bosmans, René. Le connaissement direct. Etude de doctrine et de jurisprudence, Bruxelles, Larcier, 1950, 91 p.

Brajkovic-Pallura. Les conditions dans lesquelles les états accordent aux navires le droit d'arborer le pavillon national. Bruxelles, Bruylant, 1960, 8° (Rapports généraux au Ve Congrès international de droit comparé, tom. II.)

Collin. De garantiebrief. *Rechtskundig Weekblad* 10, juin 1962, No. 10, Koll. 2141-2148.

De Smet. Du droit à indemnité du chef de manquant ou d'avarie en matière de transport sous connaissement (note sous cassat.) *Rev.int.jur.belge*, 1968, pp. 126-140.

————. Le cas du "Torrey Canyon". *Journal des Tribunaux* 6/5/1967, No. 4573, pp. 289-292.

De Smet, R. Droit maritime et droit fluvial belge. Bruxelles, Larcier, 1971, 2 vol. x 1220 p.

Heenen, J. Vente et commerce maritime. Bruxelles, Bruylant, 1952. VII-439 p.

Kegel. L'abordage en haute mer en droit international privé. *Rev.int.dr.inter.privé*, 1968, pp. 394-417.

Libert, Hubert. Inleiding tot enkele jurisdische en sociale problemen betreffende de zeelieden, varend onder belgisch vlag. Z.P. 1962, p. 224.

Loyer. Le droit nouveau des contrats d'affrètement No. 1 et de transport maritime. *Revue trimestrielle de droit commercial*, janv. mars 1967, p. 160.

Martin. La nature juridique de l'assistance en mer. *Rev.trim. dr. commercial*, No. 3, juillet-septembre 1961, pp. 555-576.

Pinto. Les pavillons de complaisance. *Journal du droit international, avril-mai-juin* 1960, No. 2, pp. 349-369.

Radisic, Nicolas. Date du connaisement et commerce maritime. Anvers, Lloyd anversois, 1963, 127 p.

Rigaux. La responsabilité du fait d'autrui spécialement en cas d'abordage, en droit international privé comparé—Note sous.Cassat. 1ère chambre 23-11-1962 — *Rev.int.jur.belge* 3è trimestre 1963 pp. 221-231.

Roland and Huybrechts. Maritiem recht (overzicht van rechtspraak 1960-1967). *Tijaschrift voor Privaatrecht*, 1968, pp. 459-522.

————. La limitation de la responsabilité des propriétaires et exploitants de navires conventionels et nucléaires. *Journ. Trib.*, 6 octobre 1963, No. 4417, pp. 541-50; 13 octobre 1963, No. 4418, pp. 561-570.

Van Bladel, Georges. Connaissements et règles de la Haye. Commentaire de la loi du 28 novembre 1928. Bruxelles, Larcier, 1929, 266 p.

Vander Elst. Droit maritime. Faculté d'abandon et limitation de responsabilité. Droit international privé: article 3, par. 1 du Code civil "lex loci delicti commissi" en matière de responsabilité civile—loi du pavillon; applicable à la faculté d'abandon. Concours de créances—avantages de la loi du pavillon—Observations sous Bruxelles 9e chambre 13 avril 1961 — *Journ. Trib*; 4/6/1901, No. 4.323, pp. 387-391.

Van Rijn. La Convention de Bruxelles du 25/8/1924 en matière de connaissement. *Journ. dr. int.*, janv. févr. mars 1964, No. 1, pp. 4-33.

Van Rijn et Heenen. Le droit maritime (examen de jurisprudence 1958-1965). *Revue critique de jurisprudence belge*, 1967 1er trimestre, pp. 85-136.

Simon et Hennebicq. La modification de la convention du 26/8/1924 en matière de connaissement. *Revue internationale de droit comparé*, 1969, pp. 11-65.

————. Les privilèges et hypothèques maritimes et l'inscription des droits relatifs aux navires en construction. *Revue de droit international et de droit comparé*, 1967, pp. 149-174.

Smeestres, Constant et Wintermolen, Gustave. Droit maritime et droit fluvial, 2e éd. Bruxelles, Larcier, 1929-1938, 3 vol.

U.E.P. Bibliographie. Bruxelles, Bibliothèque du Ministère des Affairs économiques, 1952, 12 p.

Wildiers, Pierre. Le connaissement. Anvers, Lloyd anversois, 1959, 182 p.

————. Le contrat d'affrètement maritime. Anvers, Lloyd anversois, 1969, 213 p.

Brasil

Avio Brasil. O Risco no Direito Marítimo (risk in maritime law). Bahia, Empresa Gráfica "Era Nova Ltda.", 1943.

Azevedo Matos. Princípios de Direito Marítimo (principles of maritime law). Editora Ática.

Campos, João Vicente. Da Avaria Particulár no Direito (of particular average in national and international law). Nacional e Internacional, Rio de Janeiro, Edição Revista Forense, 1952.

Costa, José da Silva. Direito Commercial Marítimo, Fluvial e Aéreo (maritime, fluvial and air commercial law). 3a. edição, 2 Tomos. Rio de Janeiro, Livraria Editora Freitas Bastos, 1935.

Ferreira, Waldemar Martins. O Conhecimento de Transporte Ferroviário (receipts in transportation by rail). São Paulo, *Revista dos Tribunais*, 1932.

Loreto Filho, Sergio. O Commercio Marítimo no Direito Internacional Privado (maritime commerce in private international law). Recife, Imprensa Industrial I. Nery de Fonseca, 1919.

Sampaio de Lacerda, José Candido. Natureza e Efeitos do Contrato de Ajuste (nature and effects of a liquidation contract). Rio de Janeiro, Estabel. Graph. Canton and Reile, 1939.

Simas, Hugo. Compêndio de Direito Marítimo Brasileiro (compendium of Brazilian maritime law). São Paulo, Livraria Acadêmica — Saraiva and Cia., 1938.

Villasbôas, João. Hipoteca Naval (ship mortgages). Rio de Janeiro, Livraria Editora Freitas Bastos, 1942.

Tavares, J. Edvaldo. Leis Marítimas Remissivas (remissive maritime laws). Frentas Bastos, 1962.

Valle, Numa P. do. Avarias Marítimas (Theoria e Práctica) (maritime receipts; theory and practice). 1a. edição. São Paulo, Casa Duprat., 1921.

Vieira Ferreira, Joaquim Filho. Consolidação das Leis Commerciaes de Direito Privado (com as Convenções de Bruxelas de 1910, 1924 e 1926 sobre abalroamento, assistência marítima e salvados, limitação da responsabilidade dos proprietários de navios, hipoteca e privilégios marítimos e imunidades dos navios do Estado) (consolidation of the commercial laws of private law; with the Conventions of Brussels of 1910, 1924 and 1926 on collisions, maritime assistance and salvage, limits of the responsibility of ship owners, mortgages and maritime privileges and immunities of Government ships). São Paulo, Livraria Acadêmica — Saraiva and Cia., 1935.

Italia

Balestra, N. Influenza del charterparty sulla applicabilità della Conv. di Bruxelles in tema di polizza di carico. *Riv.navig.* 1966, 1, 160.

Ballarino, T. Intorno alla legge regolatrice del privilegio del vettore marittimo sulle cose caricate. *Riv. di dir. internaz. priv. e proc.*, 1966, 773.

Berlingieri, G. La collisione di navi di navigazione interna con particolare riguardo alla legge regolatrice, in *Atti congr.dir.navig.* 1962, 193.

Berlingieri, F. ed altri. La Conferenza di Stoccolma del Comité maritime international, 9-15 giugno 1963.

Berlingieri, G. Insufficienza di imballaggio e mancanza di imballaggio. *Diritto marittimo*, 1963, 347.

Berlingieri, F. Caricazione sopra coperta e deviation, in *Dir. mar.* 1969, 381.

Carbone, S. M. Problemi relativi alla legge regolatrice del transporto marittimo nella giurisprudenza italiana (1959-1965), in *Riv.internaz.priv.proc.*, 1966, 449.

————. Applicabilità nel tempo della Convenzione di Bruxelles sulla polizza di carico ed applicabilità dell'art. 1341 cod.civ. cit. ai contrati conclusi all'estero. *Riv.intern.* 1967, 711.

Caramazza, G. Legge regolatrice del compenso in tema di soccorso a nave straniera, in *Diritto negli scambi internazionali*, 1962, 145.

Cassese, A. In tema di legge regolatrice del contratto di trasporto marittimo, in *Riv.internaz.*, 1963, 274.

Clemente, P. La Convenzione di Bruxelles ed il Cogsa degli Stati Uniti d'America, in *Temi genov.* 1961, 449.

Dagna, C. Progetto di conv. unificata per il trasporto passeggieri e bagagli. *Dir.maritt.*, 1969, 178.

Ferrarini, S. Orientamento attuali del diritto marittimo, in *Riv.navig.*, 1962, I, 50.

————. Sulla prorogabilità del termine per l'esercizio dell'azione contro il vettore stabilito dalla Conv. di Bruxelles sulla polizza di carico. *Annali Genova*, 1966, 275.

Gaeta, D. Sull'art. 10 della Convenzione di Bruxelles sulle polizze di carico, in *Riv.nav.* 1962, 2, 88.

Giuliano, M. L'ordinamento internaz. e i fiumi navigabili d'interesse internazionale. In *Revista di diritto internazionale*, 1959, 201.

Graff, P. Le contrat de transport de marchandises en navigation interieure, in *Atti cong.dir.nav.*, 1962, 393.

Iannuzzi, M. Sull'applicabilità della disciplina dei trasporti marittimi ai trasporti internazionali di cose su percorso misto. *Riv.navig.*, 1967, I, 267.

Manca, P. Le regole di Visby. *Dir.maritt.*, 1967, 108.

————. Il protocollo di Bruxelles del 23 febbraio 1968 sulla polizza di carico. *Dir.maritt.*, 1968, 51.

Maltese, D. Il progetto di riforma dell'art. X della Convenzione di Bruxelles, in *Dir.maritt.*, 1965, 527.

Matteucci, M. L'unificazione del diritto della navigazione interna e l'apporto dell'Istituto internazionale per l'unificazione del diritto privato, in *Atti congr.dir.nav.*, 1962, 183.

Mordiglia, A. Legislazione anti-trust statunitense e trasporti marittimi internazionali, in *Studi Berlingieri dir.maritt.*, 1964 (spec.), 368.

Pece, L. L'incendio a bordo, in *Studi Berlingieri dir.maritt.* (spec.), 402.

Persico, C. Regime probatorio nei pericoli eccettuati secondo la Convenzione di Bruxelles e la responsabilità del settore in caso d'incendio. *Temi genov.*, 1965, 97.

————. Applicabilità della Convenzione di Bruxelles sulla polizza di carico e la volontà delle parti contraenti, in *Temi genov.* 1962, 321.

Ricciardelli, G. Sul concetto di "colis" nell'art.4 n.5 della Conv. di Bruxelles del 25.8.1924 sulla polizza di carico. *Giurisprudenza italiana*, 1969, 1, 1, 889.

Righetti, G. Sulla natura del termine estensivo ex art.111 n.6 della Conv. di Bruxelles sulla polizza di carico e sulla sua applicazione. *Dir.maritt.*, 1966, 140.

Saulle, M. R. Sulla legge regolatrice della prova del contratto di trasporto marittimo. *Riv. di dir. internaz.*, 1967, 703.

Spinedi, M. Problemi di diritto internazionale sollevati dal naufragio della "Torrey Canyon". *Riv. di dir. internaz.*, 1967, 653.

Van Rin, J. La Convenzione di Bruxelles del 1924 in *Dir.maritt.* 1964, 165.

Rumania

Bibicescu, Gheorghe. Transportul maritim. Probleme juridice şi tehnice. (Le transport maritime. Problèmes juridiques et techniques). Editura Stiinţifică, Bucureşti, 1958, 635 p.

Demetrescu, Paul. Contractul de transport (le contrat de transport), Bucureşti, 1962, 199 p.

Folrescu, Gr. Consecinţele nerespectării normelor de încărcare a vaselor maritime străine la transportul mărfurilor destinate exportului (les conséquences de la non-observation des règles de chargement des bâtiments maritimes étrangers pour le transport des marchandises destinées à l'exportation). "*Arbitrajul de stat*", 1964, nr.5.

Munteanu, Aurel. Consideraţiuni asupra contractului de transport fluvial şi maritim (considérations sur le contrat de transport fluvial et maritime). In "*Arbitrajul de stat*", 1962, nr.5.

Popescu, Stelian. Probleme referitoare la stalii şi contrastalii (problèmes relatifs aux staries et surestaries). In "*Arbitrajul de Stat*", 1956, nr.5.

Stătescu, Constantin. Drept civil. Contratul de transport, drepturile de creaţie intelectuală, successiunile (droit civil, le contrat de transport, les droits de création intellectuelle, les successions). Bucureşti, 1967, 266 p.

Tatomir, N. şi Gh Bibicescu. Asistenţa şi salvarea în dreptul maritim (l'assistance et le sauvetage en droit maritime). In "*Analele ştiinţifice ale Universităţii 'Al.I.Cuza'*"—Iaşi, 1966.

Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas

a) *Libros*

Александрова К. И. Общая авария и порядок ее оформления. М., 1967.

Alexandrova K. I. General average and procedure of its adjustment, M., 1967.

Аллахвердов М. А., Савичев Г. П. Договоры о перевозках грузов. М., 1967.

Allakhverdov M. A., Sahvichev G. P. Contracts of freight carriage. M., 1967.

Андреев-Голубев Н. И. Внешнеторговые транспортные операции и фрахтование судов. Одесса, 1965.

Andrejev-Gholuhbev N. I. Foreign trade transport operations and chartering of ships. Odessa, 1965.

Волков А. А. Морское право. Под ред. А. К. Жудро. М., 1969.

Volkov A. A. Maritime law. Edited by A. K. Zhudro. M., 1969.

Волынец Ф. С. Вопросы советского транспортного права. М., 1957.

Volinets F. S. Questions of Soviet transport law. M., 1957.

Ворохобский А. Я. Основные обязанности фрахтовщика и фрахтователя по договору морской перевозки. М., 1961.

Vorokhobskiy A. I. Basic obligations of the shipowner and the charterer under the contract of sea carriage. M., 1961.

Вышнепольский С. А., Бурмистров М. М., Забелин В. Г. Фрахтование морских судов. М., 1964.

Vishnepolskiy S. A., Buhrmistrov M. M., Zahbelin V. G. Chartering of sea-going vessels. M., 1964.

Губерман Р. Л. Организация перевозок экспортных и импортных грузов СССР. Под ред. проф. А. Д. Кейлина. М., 1962.

Ghuberman R. L. Organization of transportation of export and import cargoes in the USSR. Edited by professor A. D. Keilin. M., 1962.

Джавад Ю. Х., Жудро А. К., Самойлович П. Д. Морское право. Под ред. А. К. Жудро. М., 1964.

Jahvad I. H., Zhudro A. K., Samoilovich P. D. Maritime law. Edited by A. K. Zhudro. M., 1964.

Жилин И. С. Общая авария и вопросы морского права. М., 1958.

Zhilin I. S. General average and relevant questions of maritime law. M., 1958.

Именитов Г. И. Советское морское и рыболовное право. М., 1951.

Ihmenitov G. I. Soviet maritime and fishing law. M., 1951.

Кейлин А. Д. Транспорт и страхование во внешней торговле. Правовые условия внешнеторговых сделок. М., 1947.

Keilin A. D. Transport and insurance in foreign trade. Legal terms of foreign trade transactions. M., 1947.

Кейлин А. Д. Советское морское право. М., 1954.

Keilin A. D. Soviet maritime law. M., 1954.

Либерман Ф. Я. Особенности рейсового чартера. М., 1961.

Liberman F. I. Particularities of voyage charter-party. M., 1961.

Маковский А. Л. Правовое регулирование морских перевозок грузов. М., 1961.

Mahkovskiy A. L. Legal regulations of freight carriage by sea. M., 1961.

Мешера В. Ф. Морское право. Общая часть. Выпуск 1. М., 1958. Правовые условия морской перевозки груза. Выпуск 4, Л., 1960. Общие убытки при морской перевозке груза. Выпуск 5, М., 1963. Правовые условия фрахтования судна на время. Выпуск 7. М., «Транспорт», 1964.

Meshera V. F. Maritime law. General part. 1st publication. M., 1958. Legal terms of freight carriage by sea. 4th publication, L., 1960. General average in freight carriage by sea. 5th publication, M., 1963. Legal terms of time charter-parties, 7th publication, M., Transport, 1964.

Оберг Р. Р., Фафурин Н. А. Коммерческая практика заграничного плавания. М., 1967.

Oberg R. R., Fahfuhrin N. A. Commercial practice of overseas navigation. M., 1967.

Самойлович П. Д. Договор морской перевозки по советскому праву. М., 1952.

Samoilovich P. D. Contract of sea carriage under Soviet law. M., 1952.

Самойлович П. Д. Правовое оформление морских перевозок грузов. (Практическое руководство). М., 1954.

Samoilovich P. D. Legal forms of freight carriage by sea (Practical guide). M., 1954.

Смирнов В. Т. Права и обязанности участников договора грузовой перевозки, 1969.

Smirnov V. T. Rights and obligations of the parties to the contract of freight carriage, 1969.

Силинг А. Н. Морское право (Учебник). М., 1964.

Seeling A. N. Maritime law (text-book). M., 1964.

Тарасов М. А. Договор перевозки. Ростов-на-Дону, 1965.

Tahrasov M. A. Contract of carriage. Rostov-on-the-Don, 1965.

Тарасов М. А. Очерки транспортного права. М., 1951.

Tahrasov M. A. Essays on transport law. M., 1951.

Ходунов М. Е. Правовое регулирование деятельности транспорта. М., 1965.

Khodunov M. E. Legal regulations of transport business, M., 1965.

Шмигельский Г. Л. Морские протесты и судебная практика. М., 1951.

Shmihgelskiy G. L. Sea protests and jurisprudence. M., 1951.

Шмигельский Г. Л. Советское морское право в борьбе за сохранность грузов. М., 1956.

Shmihgelskiy G. L. Soviet maritime law in a drive against loss of or damage to the cargo. M., 1956.

Шмигельский Г. Л., Ясиновский В. А. Основы советского морского права. М., 1959.

Shmihgelskiy G. L., Jasinovskiy V. A. Fundamentals of Soviet maritime law. M., 1959.

Шмигельский Г. Л., Ясиновский В. А. Основы современного морского права. (Учебник). М., 1963.

Shmihkelskiy G. L., Jasinovskiy V. A. Fundamentals of contemporary maritime law (text-book). M., 1963.

b) *Articulos*

Александров-Дольник М. К. Нужен ли в советском морском праве договор чартера. Информационный сборник Центрального научно-исследовательского института морского флота «Морское право и практика» (в дальнейшем — Инф. сб. ЦНИИМФ, № 17 (76), Л., 1960.

Alexandrov-Dohlnik M. K. Is there any need for a contract of charter-party within Soviet maritime law? Collection of information materials, issued by the Central Research Institute of Merchant Marine (TsNIIMF) and entitled: Maritime law and practice (hereinafter called: Info. coll. of TsNIIMF), No. 9(49), L., 1960.

Александрова К. И. Некоторые вопросы исчисления сталийного времени в практике МАК. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 17 (76), 1962.

Alexandrova K. I. Some questions of calculating laytime in the practice of MAC (the Maritime Arbitration Commission). Info. coll. of TsNIIMF, No. 17 (76), 1962.

Александрова К. И. Предоставление и оплата дополнительных приспособлений и сепарационных материалов по советскому морскому праву. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 18 (82), Л., 1962.

Alexandrova K. I. Supply of and payment for additional facilities and separation materials under Soviet maritime law. Info. coll. of TsNIIMF, No. 18 (82), L., 1962.

Александрова К. И. Некоторые вопросы исчисления сталийного времени по советскому морскому праву. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 22 (108), 1963.

Alexandrova K. I. Some questions of calculating laytime under Soviet maritime law. Info. coll. of TsNIIMF, No. 22 (108), 1963.

Александрова К. И. О навигационной и коммерческой ошибках по советскому морскому праву. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 23 (110), Л., 1963.

Alexandrova K. I. On navigation and commercial errors under Soviet maritime law. Info. coll. of TsNIIMF, No. 23 (110), L., 1963.

Александрова К. И. Некоторые вопросы оформления общей аварии. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 28 (144), М.-Л., 1965.

Alexandrova K. I. Some questions of general average statements. Info. coll. of TsNIIMF, No. 28 (144), M.-L., 1965.

Александрова К. И. Практика Бюро диспашеров при Всесоюзной торговой палате по распределению общей аварии. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 29 (149), 1965.

Alexandrova K. I. Practice of the Bureau of Average Adjusters at the USSR Chamber of Commerce. Info. coll. of TsNIIMF, No. 29 (149), 1965.

Александрова К. И. Вопросы фрактования судов в таймчартер. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 30 (150), Л. 1965.

Alexandrova K. I. Questions of time-chartering of vessels. Info. coll. of TsNIIMF, No. 30 (150), L., 1965.

Александрова К. И. Практика применения Йорк-Антверпенских правил 1950 г. (литерные правила). Инф. сб. ЦНИИМФ, № 35 (183), М., 1967.

Alexandrova K. I. Practice of application of York-Antwerp Rules of 1950 (lettered Rules). Info. coll. of TsNIIMF, No. 35(183), M., 1967.

Александрова К. И. Практика применения Йорк-Антверпенских правил 1950 г. (Правила I-X). Инф. сб. ЦНИИМФ, № 36 (187), 1967.

Alexandrova K. I. Practice of application of York-Antwerp Rules of 1950 (Rules I-X). Info. coll. of TsNIIMF, No. 36(187), 1967.

Александрова К. И. Практика применения Йорк-Антверпенских правил 1950 г. (Правила XI-XXII). Инф. сб. ЦНИИМФ, № 37 (192), М., 1968.

Alexandrova K. I. Practice of application of York-Antwerp Rules of 1950 (Rules XI-XXII). Info. coll. of TsNIIMF, No. 37(192), M., 1968.

Александрова К. И. Правовое регулирование фрахтования судов на время в КТМ Союза ССР. Труды ЦНИИМФ, вып. 135, 1970.

Alexandrova K. I. Legal aspects of time-chartering of vessels under the USSR Code of Merchant Navigation. Transactions of TsNIIMF, 135th publication, 1970.

Брухис Г. Е., Зорин А. Создать новую проформу советского коносамента, *«Морской флот»*, 1970, № 3.

Brukhis G. E., Zorin A. Towards the establishment of a new pro forma for the Soviet bill of lading, Merchant Marine, 1970, No. 3.

Брухис Г. Е. Об ответственности сторон по договору перевозки грузов на линейных судах. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 17(76), Л., 1962.

Brukhis G. E. On responsibility of the parties to the contract of carriage of goods on liner vessels. Info. coll. of TsNIIMF, No. 17(76), L., 1962.

Брухис Г. Е. О включении в сталийное время воскресных и праздничных дней. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 20 (97), 1963.

Brukhis G. E. On the inclusion of Sundays and holidays into the lay time. Info. coll. of TsNIIMF, No. 20(97), 1963.

Бурса Н. П. Морские споры в арбитражной практике. Инф. об. ЦНИИМФ, № 19(86), 1962.

Buhrsa N. P. Maritime disputes in arbitration practice. Info. coll. of TsNIIMF, No. 19(86), 1962.

Васильев А. Договор фрахтования судов на время во взаимоотношениях пароходств ММФ. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 43(232), 1969.

Vasiliev A. Time charter-parties within relationships of steamship lines of the Ministry of Merchant Marine. Info. coll. of TsNIIMF, No. 43(232), 1969.

Волков Я. П. Ответственность экспедитора при морской перевозке грузов. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 12(58), Л., 1961.

Volkov Y. P. Responsibility of the forwarding agent in freight carriage by sea. Info. coll. of TsNIIMF, No. 12(58), L., 1961.

Ворохобский А. Я. Ограничение ответственности судовладельца за причинение вреда. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 3(29), 1958.

Vorohobskiy A. Y. Limitation of the shipowners' responsibility for damage. Info. coll. of TsNIIMF, No. 3(29), 1958.

Ворохобский А. Я. Различия в размере ответственности морского перевозчика. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 28(144), М.-Л., 1965.

Vorohobskiy A. Y. Differences in the limits of responsibility of the sea carrier. Info. coll. of TsNIIMF, No. 28(144), M.-L., 1965.

Ворохобский А. Я., Егоров К. Ф. Соотношение между договором перевозки и договором фрахтования. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 29(149), Л., 1965.

Vorohobskiy A. Y., Jegorov K. F. Correlation between the contract of carriage and contract of chartering. Info. coll. of TsNIIMF, No. 29(149), L., 1965.

Ворохобский А. Я. Предложения по пересмотру общей аварии. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 47(255), 1970.

Vorohobskiy A. Y. Proposals on revision of general average. Info. coll. of TsNIIMF, No. 47(255), 1970.

Гендзехадзе Е. Н. Деятельность Морской арбитражной комиссии по разрешению споров, связанных с морским страхованием. *«Вестник Московского университета»*. Серия 10. Право. № 4, 1962.

Gendzehadze E. N. The activities of the Martime Arbitration Commission on settlement of disputes connected with marine insurance. Herald of the Moscow University. 10th Series. Law. No. 4, 1962.

Гроссгольм М. А. О некоторых случаях захода судна в порт-убежище. «Торговое мореплавание и морское право. Сб. статей и материалов, № 2, М., 1964.

Grossgolm M. A. On some cases of ship's entry into the port of refuge. Merchant navigation and maritime law. Coll. of articles and materials, No. 2, M., 1964.

Гроссгольм М. А. Случаи общей аварии при случайной посадке судна на мель на внутренних рейдах, реках и каналах. В кн.: Торговое мореплавание и морское право. Сб. статей и материалов (Секция торгового мореплавания и морского права Всесоюзной торговой палаты). Выпуск 3, М., 1965.

Grossgolm M. A. General average in cases of accidental grounding of ships at inner roads, rivers and canals. Merchant navigation and maritime law. Coll. of articles and materials (Section of Merchant Navigation and Maritime Law of the USSR Chamber of Commerce), No. 3, M., 1965.

Гуреев С. А. Коллизионные начала Кодекса торгового мореплавания СССР. *«Советское государство и право»*, № 12, 1969.

Guhrejev S. A. Conflict of laws principles of the USSR Code of Merchant Navigation. Soviet State and Law, No. 12, 1969.

Джавад Ю. Сотрудничество социалистических стран в области морского транспорта, *«Внешняя торговля»*, № 6, 1962.

Djahvad Y. Co-operation of socialist countries in the field of sea transport, Foreign Trade, No. 6, 1962.

Егоров Л. М. Правовое регулирование отношений по перевозке (по проекту нового ГК РСФСР). Инф. сб. ЦНИИМФ, № 9(49), Л., 1960.

Jegorov L. M. Legal regulations of relations relevant to carriage (according to the Draft Civil Code of RSFSR). Info. coll. of TsNIIMF, No. 9(49), L., 1960.

Егоров Л. М. О недостатках правового регулирования перевозки лесных грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 11(56), Л., 1960.

Jegorov L. M. On shortcomings of the legal regulations of timber carriage in a direct combined railway-water traffic. Info. coll. of TsNIIMF, No. 11(56), L., 1960.

Егоров Л. М. Акты, претензии и иски (проектируемая глава нового КТМ). Инф. сб. ЦНИИМФ, вып. 46, Л., 1960.

Jegorov L. M. Certificates, claims and actions (the proposed chapter of a new USSR Code of Merchant Navigation). Info. coll. of TsNIIMF, 46th publication. L., 1960.

Егоров Л. М. О претензиях и исках к органам морского транспорта. *«Морской флот»*, № 5, 1960.

Jegorov L. M. On claims and actions against sea transport managing bodies. Merchant Marine, No. 5, 1960.

Егоров Л. М. Об аресте судов в обеспечение имущественных требований заинтересованных лиц. Инф. сб. ЦНИИМФ № 20(97), 1963.

Jegorov L. M. On arrests of vessels as security for property claims of the persons concerned. Info. coll. of TSNIIMF, No. 20(97), 1963.

Егоров Л. М. Разграничение ответственности пароходства и железных дорог за несохранность грузов, перевозимых в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 21(100), Л., 1963.

Jegorov L. M. Demarcation of responsibility of steam-ship lines and railways for loss of or damage to cargo, carried in direct combined rail-water traffic. Info. coll. of TsNIIMF, No. 21(100), L., 1963.

Егоров Л. М. О навигационной и коммерческой ошибках по иностранному праву. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 23(110), 1963.

Jegorov L. M. On navigation and commercial errors under foreign laws. Info. coll. of TsNIIMF, No. 23(110), 1963.

Егоров Л. М. Толкование в судебной практике понятия «умеренный ход», (правило 16а ППСС). Инф. сб. ЦНИИМФ, № 30(150), Л., 1965.

Jegorov L. M. Interpreting the concept of "Moderate speed" in judicial practice (Rule 16a of the Rules for Prevention of Collision of ships). Info. coll. of TsNIIMF, No. 30(150), L. 1965.

Егоров К. Ф. Коллизионные нормы морского права. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 3(29), Л., 1958.

Jegorov K. F. Conflict of laws rules in maritime law. Info. coll. of TsNIIMF, No. 3(29). L., 1958.

Егоров К. Ф. Правовые последствия отклонения судна от намеченного пути. Инф сб. ЦНИИМФ, № 4(34), Л., 1958.

Jegorov K. F. Legal consequences of ship's deviation from the assigned route. Info. coll. of TsNIIMF, No. 4(34), L., 1958.

Егоров К. Ф. Развитие функций внешнеторгового коносамента. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 22(108), Л., 1963.

Jegorov K. F. Development of functions of the bill of lading in international trade. Info. coll. of TsNIIMF, No. 22(108), L., 1963.

Егоров К. Ф. Некоторые вопросы применения международной Брюссельской конвенции о коносаментах. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 26(130), М.-Л., 1964.

Jegorov K. F. Some questions of application of the international Brussels Convention on the Bills of Lading. Info. coll. of TsNIIMF, No. 26(130), Moscow-Leningrad, 1964.

Егоров К. Ф. Роль коносамента в аккредитивной форме расчетов. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 30(150), М.-Л., 1965.

Jegorov K. F. The role of the bill of lading in the letter of credit form of setilement. Info. coll. of TsNIIMF, No. 30(150), M.-L., 1965.

Егоров К. Ф. Структура и содержание иностранных коносаментов. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 28(144), 1965.

Jegorov K. F. Structure and content of foreign bills of lading. Info. coll. of TsNIIMF, No. 28(144), 1965.

Егоров К. Ф. Правовые основания внесения в коносамент оговорок по количеству перевозимого груза. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 32(161), М.-Л., 1966.

Jegorov K. F. Legal basis for inserting into the bill of lading various reservations with regard to quantity of the goods carried. Info. coll. of TsNIIMF, No. 32(161), M.-L., 1966.

Егоров К. Ф. Об обязанности перевозчика проявить должную заботливость в обеспечении мореходного состояния судов. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 35(183), М., 1967.

Jegorov K. F. On the carrier's obligation to exercise due diligence with regard to seaworthiness of vessels. Info. coll. of TsNIIMF, No. 35(183), M., 1967.

Егоров К. Ф. Дата коносамента и правовые последствия неправильного датирования. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 36(187), 1967.

Jegorov K. F. The date of the bill of lading and legal consequences of wrong dating. Info. coll. of TsNIIMF, No. 36(187), 1967.

Егоров К. Ф. Вопросы мореходности судна в иностранном морском праве. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 38(200), М., 1968.

Jegorov K. F. Questions of the ship's seaworthiness in foreign maritime laws. Info. coll. of TsNIIMF, No. 38(200), M., 1968.

Егоров К. Ф. Некоторые вопросы ответственности сторон при фрахтовании судна в тайм-чартер и на рейс по советскому морскому праву. Труды ЦНИИМФ, вып. 108, 1969.

Jegorov K. F. Some questions of parties' responsibility under time-charter and voyage charter under the Soviet maritime law. Transactions of TsNIIMF, 108th public., 1969.

Егоров К. Ф. Фрахтование судна на длительный срок и правовое обеспечение морского кредита в капиталистических странах. Труды ЦНИИМФ, вып. 108, 1969.

Jegorov K. F. Chartering a vessel for a long period and legal protection of maritime credits in capitalist countries. Transactions of TsNIIMF, 108th public., 1969.

Егоров К. Ф. Правовые условия международных коносаментных перевозок. Инф. бюллетень СЭВ, 1970, № 6.

Jegorov K. F. Legal terms of the international bill of lading carriage. Info. bulletin of the CMEA, 1970, No. 6.

Егоров К. Ф. Коносаментная оговорка «об установлении (идентификации) перевозчика». Инф. сб. ЦНИИМФ, № 47(255), 1970.

Jegorov K. F. Bill of lading clause on "identification of the carrier". Info. coll. of TsNIIMF, No. 47(255), 1970.

Егоров К. Ф. Понятие «судовладелец» в иностранном морском праве. Труды ЦНИИМФ, вып. 135, 1970.

Jegorov K. F. The concept of "shipowners" in foreign maritime laws. Transactions of TsNIIMF, 135th public., 1970.

Егоров К. Ф. Некоторые вопросы правового регулирования фрахтования морских судов и перевозки грузов. Труды ЦНИИМФ, вып. 135, 1970.

Jegorov K. F. Some questions of legal regulations of chartering sea-going vessels and cargo carriage. Transactions of TsNIIMF, 135th publ. 1970.

Жилин И. С. Договор страхования во внешней торговле. В кн.: Правовое регулирование внешней торговли СССР. Общ. ред. Д. М. Генкина, М., 1961.

Zhilin I. S. The insurance contract in foreign trade. *In* Legal regulations of the USSR foreign trade. Edited by D. M. Ghenkin, M., 1961.

Жилин И. С. К вопросу кодификации советского морского права. Инф сб. ЦНИИМФ, № 4(34), Л., 1958.

Zhilin I. S. On the question of codification of the Soviet maritime law. Info. coll. of TsNIIMF, No. 4(34), L., 1958.

Жудро А. К. О судебной практике по делам о несохранности тарных грузов, перевозимых по весу отправителя. «*Морской флот*», № 6, 1955.

Zhudro A. K. Review of judicial practice on claims for a loss of or damage to tared cargoes carried according to consigner's weight. Merchant Marine, No. 6, 1955.

Жудро А. К. Новое международно-правовое регулирование коносаментных перевозок грузов. Инф. бюллетень СЭВ, № 5, 1969.

Zhudro A. K. New international regulations of the bill of lading carriage. Info. bulletin of the CMEA, No. 5, 1969.

Забелин В. Договоры морской перевозки СЭВ. «*Внешняя торговля*», № 3, 1970.

Zahbelin V. The CMEA contracts of sea carriage. Foreign Trade, No. 3, 1970.

Забелин В. Фрахтовая ставка — концентрированное выражение условий чартера. Инф. бюллетень СЭВ, № 6, 1966.

Zahbelin V. Freight rate—a concentrated manifestation of charter terms. Info. bulletin of the CMEA, No. 6, 1966.

Зилитинкевич Е. Я., Фаддеева Т. А. КТМ Союза ССР о навигационной ошибке как основании освобождения перевозчика от ответственности. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 44(235), 1969.

Zilitinkevich E. J., Faddejeva T. A. The USSR Code of Merchant Navigation on the navigational error as a ground for carrier's relief. Info. coll. of TsNIIMF, No. 44(235), 1969.

Зиновьев П. С. Некоторые вопросы оформления документов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 1(11), Л., 1957.

Zihnovjev P. S. Some questions of documentation in a direct combined rail-water traffic. Info. coll. of TsNIIMF, No. 1(11), 1957.

Зорин А. С. Об особенности договора морской перевозки. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 47(255), 1970.

Zorin A. S. On specific features of the contract of sea carriage. Info. coll. of TsNIIMF, No. 47(255), 1970.

Иванов Г. Г. О характере и содержании транспортно-экспедиторского договора. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 22(108), Л., 1963.

Ivanov G. G. On the nature and content of the contract of forwarding services. Info. coll. of TsNIIMF, No. 22(108), L., 1963.

Кейлин А. Д. Вопросы фрахтования тоннажа при внешнеторговых сделках. «*Внешняя торговля*», № 2, 1958.

Keilin A. D. Questions of chartering vessels in foreign trade. Foreign Trade, No. 2, 1958.

Кейлин А. Д. Вопросы морского страхования во внешней торговле. «*Внешняя торговля*», № 6, 1958.

Keilin A. D. Questions of cargo insurance in foreign trade. Foreign Trade, No. 6, 1958.

Кейлин А. Д. Основные вопросы практики Морской арбитражной комиссии в 1963 г. «Торговое мореплавание и морское право. Сб. статей и материалов». Вып. 2, М., 1964.

Keilin A. D. Digest of basic practices of the Maritime Arbitration Commission in 1963. Merchant navigation and maritime law. Coll. of articles and materials. 2nd public., M., 1964.

Кейлин А. Д. Вопросы морского права в практике Морской арбитражной комиссии в 1967 г. по делам с участием организаций социалистических стран. Инф. бюллетень СЭВ, № 3, 1968.

Keilin A. D. Questions of maritime law in the practice of the Maritime Arbitration Commission in 1967 involving organizations of the socialist countries. Info. bulletin of the CMEA, No. 3, 1968.

Колодкин А. Л. Основные вопросы права социалистической собственности на морские суда в СССР. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 12(58), 1961.

Kolodkin A. L. Basic questions of the socialist ownership of sea-going vessels in the USSR. Info. coll. of TsNIIMF, No. 12(58), 1961.

Кордон А. Об ответственности сторон за невыполнение плана и договора морской перевозки. «*Морской флот*», 1962, № 9.

Kordon A. On responsibility of the parties for non-performance of the plan and contract of sea carriage. Merchant Marine, 1962, No. 9.

Кравцов А. К. К вопросу о кодификации советского морского права. «*Морской флот*», 1962, № 8.

Kravtsov A. K. On the question of codification of the Soviet maritime law. Merchant Marine, No. 8, 1962.

Кравцов А. К. Исчисление сталийного времени при погрузке-разгрузке советских судов в иностранных портах. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 20(97), 1963.

Kravtsov A. K. Calculation of laytime incidental to handling operations on Soviet ships at foreign ports. Info. coll. of TsNIIMF, No. 20(97), 1963.

Косицын Ю., Будкина Л. Рассмотрение в судах споров, вытекающих из международных перевозок. «*Советская юстиция*», 1961, № 2.

Kohsitsin J., Buhdkin L. Court proceedings on disputes arising from international carriage. Soviet Justice, 1961. No. 2.

Лебедев С. Н. Расчет сталийного времени. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 10(55), Л., 1960.

Lebedev S. N. Calculation of laytime. Info. coll. of TsNIIMF, No. 10(55), L., 1960.

Лебедев С. Н. Канцелирование чартера. Торговое мореплавание и морское право. Сборник статей и материалов, № 3, М., 1965.

Lebedev S. N. Cancellation of the charter-party. Merchant navigation and maritime law. Collection of articles and materials, No. 3, M., 1965.

Лебедев С. Н. Из практики Морской арбитражной комиссии 1968-1969 гг. *Инф. бюллетень СЭВ*, № 9(75), 1970.

Lebedev S. N. Digest of practice of the Maritime Arbitration Commission in 1968-1969. Info. bulletin of the CMEA, No. 9(75), 1970.

Лебедев С. Н. Договор страхования. В кн.: «Экспортно-импортные операции. Правовое регулирование». М., ИМО, 1970.

Lebedev S. N. The contract of insurance. *In* Export-import operations. Legal regulations. M., 1970.

Магазинер Я. М. Условия платежа фрахта. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 3(29), 1958.

Magaziner J. M. Terms of freight payment. Info. coll. of TsNIIMF, No. 3(29), 1958.

Маковский А. Л. Правовое значение акта учета стояночного времени. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 22(23), 1958.

Makovskij A. L. Legal impact of the time-sheet. Info. coll. of TsNIIMF, No. 22(23), 1958.

Маковский А. Л. Ответственность перевозчика за несохранность груза по советскому морскому праву. «Ученые записки». (Всесоюзный институт юридических наук), 1958, вып. 8.

Makovskij A. L. Responsibility of the carrier for a loss of or damage to the cargo "under the Soviet maritime law". Transactions. (All-Union Institute of Legal Sciences), 1958, 8th public.

Маковский А. Л. О роли договора при морских перевозках грузов на советских судах. «*Правоведение*», 1959, № 4.

Makovskij A. L. On the role of the contract in cases of sea carriage by Soviet vessels. Legal Science, 1959, No. 4.

Маковский А. Л. Об унификации норм морского права. В кн.: Проблемы международного частного права. Под. ред. Лунца Л. А., М., 1960.

Makovskij A. L. On unification of the rules of maritime law. *In* Problems of private international law. Edited by L. A. Lunts, M., 1960.

Максимаджи М. И. О гарантийных письмах, выданных под чистый коносамент. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 3(29), Л., 1958.

Maximadgie M. I. On letters of guarantee issued against a clean bill of lading. Info. coll. of TsNIIMF, No. 3(29), L., 1958.

Максимаджи М. И. Новый Кодекс торгового мореплавания. «*Рыбное хозяйство*», 1969, № 11.

Maximadgie M. I. The new Code of Merchant Navigation. Fishery, 1969, No. 11.

Мешера В. Ф. К вопросу об унификации морского и речного права. «Сборник трудов» (Ленинградское бассейновое правление научно-технического общества водного транспорта «ЛОНТОВТ»), вып. 3, 1956.

Meshera V. F. On the question of unification of maritime and river laws. Transactions. (Branch administration of scientific and technical society of water transport, Leningrad area waterway network, "LONTOVT"), 3rd publication, 1956.

Мешера В. Ф. Правовые условия морской перевозки грузов. В кн.: Драбкин Я. М. Перевозки грузов морем. М., 1962.

Meshera V. F. Legal aspects of sea freight carriage. *In* Drabkin J. M.: Cargo carriage by sea, M., 1962.

Мусин В. А. Новые гражданские кодексы союзных республик и вопросы советского морского права. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 28(144), 1965.

Muhsin V. A. The new civil codes of the Union republics and some questions of the Soviet maritime law. Info. coll. of TsNIIMF, No. 28(144), 1965.

Мусин В. А., Фаддеева Т. А. Правоотношения перевозчика, грузовладельца и страховщика в процессе перевозки и страхования грузов в линейном судоходстве. Труды ЦНИИМФ, вып. 108, 1969.

Muhsin V. A. Faddejeva T. A. Relations of the carrier, cargo-owner and insurer in the course of carriage and insurance of cargo in liner shipping. Transactions of TsNIIMF, 108th public., 1969.

Мусин В. А. Ответственность морского перевозчика перед страховщиком. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 29(149), М.-Л., 1965.

Muhsin V. A. Responsibility of the sea carrier to insurer. Info. coll. of TsNIIMF, No. 29(149), Moscow-Leningrad, 1965.

Оберг Р. Р. О некоторых различиях между главой VII кодекса торгового мореправания СССР и Йорк-Антверпенскими правилами. Инф сб. ЦНИИМФ, № 30, М.-Л., 1965.

Oberg R. R. On some differences between chapter VII of the USSR Code of Merchant Navigation and York-Antwerp Rules. Info. coll. of TsNIIMF, No. 30, M.-L., 1965.

Оберг Р. Р. Распределение общей аварии при вине одного из участников морской перевозки (из практики Бюро диспашеров), Инф. сб. ЦНИИМФ, № 24(118), Л., 1964.

Oberg R. R. Distribution of general average incurred through fault of one of the parties to sea carriage (Digest of practice of the Bureau of Average Adjusters). Info. coll. of TsNIIMF, No. 24(118), L., 1964.

Оберг Р. Р. Распределение убытков по общей аварии при вине участников морской перевозки. Торговое мореплавание и морское право. Сборник статей и материалов, № 1, М., 1963.

Oberg R. R. Distribution of general average incurred through fault of the parties to sea carriage. Merchant navigation and maritime law. Collection of articles and materials, No. 1, M., 1963.

Оберг Р. Р. О подсудности споров по диспашам. (Из практики бюро диспашеров при Всесоюзной торговой палате). Инф. сб. ЦНИИМФ, № 5(38), 1959.

Oberg R. R. On the jurisdiction of disputes with regard to general average statements (Digest of practice of the Bureau of Average Adjusters at the USSR Chamber of Commerce). Info. coll. of TsNIIMF, No. 5(38), 1959.

Падорин Л. Пересмотреть форму коносамента. «*Морской флот*», № 7, 1963.

Padorin L. The form of the bill of lading should be revised Merchant Marine, No. 7, 1963.

Петров М. Морская перевозка грузов по сквозному коносаменту. «*Внешняя торговля*», № 2, 1957.

Petrov M. Sea freight carriage on the through bill of lading. Foreign Trade, No. 2, 1957.

Рябова Е. Доказательственное значение морского протеста. «*Морской флот*», № 11, 1970.

Riabova E. The evidential value of the captain's protest. Merchant Marine, No. 11, 1970.

Рябинский Б. О правовом регулировании грузовых перевозок. «*Советская юстиция*», № 18, 1962.

Riabinskij B. On legal regulations of freight carriage. Soviet Justice, No. 18, 1962.

Рябинский Б. Договор морской перевозки грузов. «*Советское право*». Киев, 1962, № 3.

Riabinskij B. The contract of freight carriage by sea. Soviet Law, Kiev, 1962, No. 3.

Репкин Б. Н. Некоторые коммерческие и правовые вопросы перевозок фруктов. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 27(135), 1964.

Repkin B. N. Some commercial and legal questions of fruit carriage. Info. coll. of TsNIIMF, No. 27(135), 1964.

Рамзайцев Д. Ф. Из практики внешнеторговых морских перевозок «*Внешняя торговля*», № 6, 1959.

Ramzaitsev D. F. Digest of practice of sea carriage in foreign trade. Foreign Trade, No. 6, 1959.

Райхер В. К. Регулирование морских грузовых перевозок в советском законодательстве. «*Советское государство и право*», № 11, 1965.

Reiher V. K. Regulations of freight carriage by sea under the Soviet law. Soviet State and Law, No. 11, 1965.

Савельев А. А. Некоторые вопросы применения типовых чартеров в международном торговом мореплавании. В кн.: *Советский ежегодник международного права*. М., 1966-1967.

Sahveljev A. A. Some questions of the use of standard charter-parties in international merchant navigation. *In* Soviet yearbook of international law. M., 1966-1967.

Савельев А. А., Лебедев С. Н., Фомичев Ю. Н. Суэцкий кризис и договоры морской перевозки. «*Советское государство и право*», № 3, 1969.

Sahveljev A. A., Lebedev S. N., Fomichiov J. N. The Suez crisis and contracts of sea carriage. Soviet State and Law, No. 3, 1969.

Самойлович П. Советское морское законодательство об общей аварии. «*Морской флот*», № 2, 1952.

Samoilovich P. Soviet maritime legislation on general average. Merchant Marine, No. 2, 1952.

Сергеев Ю. Координация фрахтования. «*Внешняя торговля*», № 12, 1966.

Sergejev J. Co-ordination of chartering. Foreign Trade, No. 12, 1966.

Смирнов В. Т., Фаддеева Т. А. Требования, предъявляемые к мореходности судна по советскому морскому праву. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 35(183), М., 1967.

Smirnov V. T., Faddejeva T. A. Requirements on seaworthiness of ships under the Soviet maritime law. Info. coll. of TsNIIMF, No. 35(183), M., 1967.

Старостин А. Некоторые вопросы применения сроков исковой давности. «*Морской флот*», № 5, 1967.

Starostin A. Some questions of the application of limitation of action. Merchant Marine, No. 5, 1967.

Тарасов М. А. Роль чартера в морской перевозке грузов. «Ученые записки». (Ростовский-на-Дону государственный университет), т. 68, 1957, вып. 4.

Tarasov M. A. The role of the charter-party in freight carriage by sea. Transactions of the State University of the city of Rostov-on-the-Don, vol. 68, 1957, 4th publication.

Фаддеева Т. А. Морские перевозки тарных грузов. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 32(161), М.-Л., 1966.

Faddejeva T. A. Sea carriage of tared cargoes. Info. coll. of TsNIIMF, No. 32(161), Moscow-Leningrad, 1966.

Фаддеева Т. А. Прием и сдача импортных грузов на железнодорожных станциях и в морских портах. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 33(171), 1967.

Faddejeva T. A. Receiving and delivering of import cargoes at railway stations and sea ports. Info. coll. of TsNIIMF, No. 33(171), 1967.

Фафурин Н. Исчисление стояночного времени судна при перевозках внешнеторговых грузов. «*Морской флот*», № 7, 1956.

Fahfuhrin N. Calculation of lay-time in cases of carriage of foreign trade cargoes. Merchant Marine, No. 7, 1956.

Ходунов М. Е. Правовое регулирование перевозок прямого сообщения с участием разных видов транспорта. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 23(110), 1963.

Khodunov M. E. Legal regulations of direct carriage involving different types of transport. Info. coll. of TsNIIMF, No. 23(110), 1963.

Шмигельский Г. Л. Ответственность соперевозчиков в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении. Инф. сб. ЦНИИМФ, № 5(38), Л., 1959.

Shmigelskij G. L. Responsibility of different carriers in a direct combined rail-water traffic. Info. coll. of TsNIIMF, No. 5(38), L., 1959.

V. General

Australia

Castles, A. Legal status of resolutions of international organizations—with special reference to the United Nations Australasian Pol. Studies Assoc. Ann. Conf.

Cowen, Z. The legal aspects of trade. *Hemisphere*, vol. 10, September 1966, p. 34.

Gifford, J. K. with Wood J. V. and A. J. Reitsma. Australian Banking, 1960, 4th ed. University of Queensland, Brisbane.

Law Council. International Trade and Investment Law Seminar. 1969 *Newsletter*, vol. 4, No. 5, p. 23.

Lawson, Richard. An analysis of the concept of available market. *Australian Law Journal*, vol. 43, February and March 1969, pages 52 to 64 and 106 to 114.

Malcolm, D. K. The Asian Development Bank and a Lawasia Project. 1969 *Australian Law Journal*, vol. 43, p. 231.

Marks, B. Choice of law and conflict avoidance in Australian/Japanese Transactions. 1970 *Australian Law Journal*, vol. 44, pages 528 to 541 and 588 to 601.

————. The legal environment of Australian-Japanese trade. 1967 *Australian Yearbook of International Law*, p. 36.

Mayman, G. L. Australian Commercial Law and Principles. 9th ed. by T. F. Hachett. Melbourne, Pitman, 1961.

Nygh, P. E. Conflict of Laws in Australia. 2nd ed. 1971.

O'Connell, D. P. (ed.). International Law in Australia. Sydney Law Book Co., 1965.

Ryan, Professor K. W. International business and the law. *University of Queensland Law Journal*, 1970 vol. 7, pp. 3-22.

Starke, J. G. Current activities of the International Institute for the Unification of Private Law: Rome (UNIDROIT) February 1966. *Australian Law Journal*, vol. 39, pages 348-349.

————. The effect on Australian law of admission of the United Kingdom to the European Common Market. June 1963. *Australian Law Journal*, vol. 37, p. 49.

————. (ed.) *The Protection and Encouragement of Private Foreign Investment*. Sydney, Butterworths, 1966.

Surrey, Walter S. International Trade and Investment Law. Law Council of Australia, 1969.

Sydney University Committee for Post-Graduate Studies. Some Aspects of the Law Relating to Export Transactions. 2 vols., 1964.

Trade Committee. 1965 *Newsletter*, vol. 1, No. 3, p. 6.

Brasil

Alvares, Walter T. Direito Comercial (commercial law). 2 vols., 1a. edição. Sugestões Literarias S.A., 1969.

Aroucha, Manuel. Economia Política e Direito Comercial (political economy and commercial law), Julho Recife, 1943.

Ascarelli, Tullio. Ensaios e Pareceres (essays and legal opinions). São Paulo, Saraiva and Cia., 1952.

Borges, João Eunápio. Curso de Direito Comercial Terrestre (course of commercial land law). 4a. edição. Rio Forense, 1969.

Cardoso, Graccho. Código Comercial Brasileiro (Anotações sobre Doutrina — Legislação e Jurisprudência, atualizadas de acordo com o Código Civil) (Brazilian Trade Code. Annotations on doctrine — legislation and jurisprudence, brought up to date in accordance with the Civil Code). Rio de Janeiro, F. Briguiet and Cia. Editores, 1930.

Campos, Francisco. Direito Comercial (commercial law). Rio de Janeiro, São Paulo, Freitas Bastos, 1957.

Carvalho de Mendonça, J. X. Tratado de Direito Comercial Brasileiro (treatise on Brazilian trade law). 8 volumes e Indice Geral. 2a. edição. Rio de Janeiro, Livraria Freitas Bastos, 1933/1935.

Faria, Bento de. Código Commercial Brasileiro Annotado (annotated Brazilian commercial code). 3a. edição, 1920.

————. Direito Comercial (trade law). 4 volumes (8 partes). A. Coelho Branco Filho, 1947.

Ferreira, Waldemar Martins. Curso de Direito Comercial (course of trade law). 2 volumes. São Paulo, Salles Oliveira, Rocha and Cia. Typographia Siqueira, 1927.

————. Instituições de Direito Comercial (institutions of trade law). 4 volumes (5 tomos). Freitas Bastos.

Ferreira, Waldemar Martins. Tratado de Direito Comercial (treatise on trade law). 15 volumes. São Paulo, Edição Saraiva and Cia., 1960/1966.

————. Tratado de Direito Mercantil Brasileiro (treatise on brazilian mercantile law). 2 volumes. Freitas Bastos.

Lopes Pontes, Aloysio. Código Comercial e Leis Posteriores em Vigor (the commercial code and subsequent laws enacted). 2 volumes, com Suplemento. 1a. edição. Rio de Janeiro, Editora Nacional de Direito Ltda., 1945/1951.

Marcondes, Sylvio. Problemas de Direito Mercantil (problems of mercantile law). São Paulo, Max Limonad, 1970.

Martins, Fran. Contratos e Obrigações Comerciais (contracts and commercial obligations). Rio, São Paulo, Forense, 1969.

————. Curso de Direito Comercial (course of commercial law). 3a. edição revista e atualizada. Rio, Forense, 1967.

Plácido e Silva. Noções Práticas de Direito Comercial (practical notions on commercial law). 7a. edição. Curitiba, Rio, São Paulo, Editora Guaíra, S/Data.

Pontes de Miranda, Francisco Cavalcanti. Tratado de Direito Privado (treatise on private law). 60 Tomos. 1a. edição. Rio de Janeiro, Editor Borsoi, 1954/1969.

Russel, Alfredo. Curso de Direito Comercial Brasileiro (course of brazilian trade law). 5 volumes. 2a edição. Rio de Janeiro, Jacintho Ribeiro dos Santos, 1928/1934.

Souza Júnior, João Novaes de Faro, Arnaldo da Costa. Legislação Comercial Vigente (commercial legislation now in force). Rio de Janeiro, Setembro, 1938.

Teixeira de Freitas. Additamentos ao Código do Commercio (Supplements to the trade code). (Legislação—Doutrina—Jurisprudência) (législation—doctrine—jurisprudence). 2 volumes (3 partes). 1a. edição. Rio de Janeiro, Typographia Perseverança, 1878/1879.

Vampré, Spencer. Tratado Elementar de Direito Commercial (elementary treatise on commercial law). 3 volumes. 1a. edição. F. Briguiet and Cia., 1921/1922.

Vieira Ferreira, Joaquim Filho. Consolidação das Leis Commerciaes de Direito Privado (consolidation of the commercial laws of private law). São Paulo, Livraria Acadêmica—Saraiva and Cia., 1935.

Chile

Diego Guzman Latorre. Elementos de Derecho Internacional Privado. Santiago de Chile, Editorial Jurídica, 1968.

Ruben Oyarzun G. Asistencia Técnica, integración y desarrollo. Santiago de Chile. *Revista de Derecho Económico* No. 11 y 12, 1965.

La asistencia económico-financiera y técnica. Santiago de Chile. *Revista de Derecho Económico* No. 16 y 17, 1966.

Juan Luis Sanfuentes. El representante de comercio en el mercado común europeo. Estudio jurídico-económico. Santiago de Chile. *Revista de Derecho Económico* No. 11 y 12, 1965.

B. Bibliografías sobre la CNUDMI y su labor*

1. *General*

Andreani, L. Revision of the Hague Rules, activities of UNCTAD and UNCITRAL and the developing countries. in: Studies on the Revision of the Brussels Convention on Bills of Lading (Genoa, Italy, 1974), p. 11-67

Barrett, J. C. International Unification of Private Law—Current activities. 6 *International Lawyer*, 675 (1972)

Berichte: Vereinte Nationen Vereinheitlichung des Internationalen Handelsrechtes: Bei der Sechsten Tagung Von UNCITRAL (1973) Erzielte Fortschritte. *Zeitschrift Für Rechtsvergleichung*, 14 Jahrgang, Heft 4, 1973, p. 291-295

Carey, J., Report of the Committee on Publications of the Department of State and the United Nations. Appendix to the Proceedings of the American Society of International Law (September 1972)

Chang, Y. T. Unification and Harmonization of the Law of International Trade. *Chung Kuo Kuo Chi Fa Hsueh Hui*, No. 8/9, p. 121-128 (1971/1972).

David, R. Commission des Nations Unies pour le droit commercial international. 16 *Annuaire français de droit international* 453-474 (1970).

Gondra Romero, J. M. La moderna "Lex mercatoria" y la unificación del Comercio Internacional. *Revista de Derecho Mercantil*, No. 127, pp. 7-38 (1973)

Kearney, R. D. The United States and International Cooperation to Unify Private Law. 5 *Cornell International Law Journal*, 1-16 (1972)

Lemontey, Jacques. Bilan des travaux de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international. *Journal du droit international*, No. 14, pp. 859-874 (1973)

Nanowsky, Zbigniew L. Problemy Miedzynarodowego Prawa Handlowego W. Pracach Onz. *Prawo i Zycie*, No. 5 (1973) Warsaw

————. V. Zasedâni Komise Pro Mezinárodni Obchodni Právo Pri Organizaci Spojených Národù, *Pravni Zpravodaj*, Nos. 1-2—1973 Czechoslovakia

————. "Vi Sesja, Komisji Miedzynarodowego Prawa Handlowego Onz (UNCITRAL)", *Prawo w Handlu Zagranicznym*, Warszawa 1973, ROK XII, pp. 191-209

UNCITRAL: revision of the Hague Rules. 5 *Journal of World Trade Law* 577 (1971)

UNCITRAL: Sixth Session (2-13 April 1973), 21 *The American Journal of Comparative Law*. 823-828 (1973)

Unification of the Law of International Trade; Progress reflected in UNCITRAL's Sixth Session (1973), 13 *Indian Journal of International Law*. 314-321 (1973)

Villanueva, E. V. International Law of Sales, Contracts and Arbitration. 7 *International Lawyer* 830-837 (1973)

2. *Compraventa internacional de mercaderías*

Bernini, G., Le Convenzioni dell'Aja del 1964 sulla formazione e desciplina del contratto di vendita internazionali di beni mobili, in: Estudios jurídicos en homenaje a Joaquín Garrigues, T. 2, p. 105-129 (1971)

Landfermann, H. Neues Recht für den internationalen Kauf. *Neue Juristische Wochenschrift*, 385 (1974)

Loewe, Roland. Der Übereinkommensentwurf der Vereinten Nationen über die Verjährung in internationalen Kaufsachen, Xenion, Festschrift für Pan. J. Zepos, 11. Band, 1973, pp. 409-420

Sutton, K. C. T. Hague Convention of 1964 and the Unification of the law of international sale of goods. 7 *University of Queensland Law Journal* 145 (1971)

3. *Pagos internacionales*

Bonelli, M. J. Verso la creazione de un titolo cambriario internazionale. 71 *Revista del Diritto commerciale e del diritto generale delle obligazioni* 146-160 (1973)

Dohm, J. Draft Uniform Law on International Bill of Exchange and International Promissory Notes. 21 *The American Journal of Comparative Law*. 474 (1973)

Leiner, P. Die ausländische Rechtsprechung seit 1953 zum Einheitlichen Wechsel- und Scheckrecht gemäss den Genfer Abkommen vom 1931. (Heidelberg, 1969)

Schinnerer, E. Brauchen wir ein neues Wertpapier für den internationalen Handel?. Zeitschrift für Rechtsvergleichung (1972), p. 277 and Österreichisches Bankarchiv (1971), p. 370

————. Regeln für ein Besonderes Wertpapier für den internationalen Handel. *Kastner collection*, 383-399.

4. *Arbitraje comercial internacional*

Aksen, G. American arbitration accession arrives in the age of Aquarius: United States implements United Nations Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards. 3 *Southwestern University Law Review* 1 (1971)

Carbone, S. M. and Luzzato, R. Arbitration clauses, carriage by sea and uniform law, in: Studies on the Revision of The Brussels Convention on Bill of Lading (Genoa, Italy, 1974) p. 353-399

* Esta lista se limita a publicaciones incluidas en los índices bibliográficos de que se disponía al 1° de julio de 1974.

Domke, M. Establishing an international commercial arbitration council. 5 *Vanderbilt Journal of Transnational Law* 174-179 (1971)

Giardina, A. Applicazione en Italia della convenzione di New York sull' arbitrato. 7 *Revista di Diritto Internazionale e Processuale* 268 (1971)

Goldring, J., 1958 United Nations Convention on recognition and enforcement of foreign arbitral awards and the Australian Constitution. 5 *Federal Law Review* 303-314 (1973)

Holtzmann, H. M. Achievements of the fourth International Congress on arbitration: a report from Moscow. 27 *Arbitration Journal* 209-224 (1972)

McMahon, J. P. Implementation on the United Nations Convention on foreign arbitral awards in the United States. 26 Arbitration Journal 65 (1971) and 2 *Journal of Maritime Law & Commerce* 735 (1971)

Recchia, Giorgio. L'adeguamento Dell-ordinamiento interno alla convenzione di New York in materia di arbitrato: Profili Giurisprudenziali. *Rassegna di Diritto Pubblico* 643-678 (1974)

Swisher, D. P. International Commercial arbitration under the United Nations Convention and the Amended Federal Arbitration Statute. 47 *Washington Law Review* 441-488 (1972)

United Nations Foreign Arbitral Awards Convention: United States accession. 2 *California Western International Law Journal* 67 (1971)

5. Reglamentación internacional del transporte marítimo

Alpa, G. and Berlingieri, F. The liability of the carrier by sea: present regulations and prospect of reform. in: Studies on the Revision of The Brussels Convention on Bill of Lading, (Genoa, Italy, 1974) p. 69-155

Baxi, U. Unification of private maritime international law through treaties—an assessment. 15-16 *Indian Year Book of International Affairs* 72 (1966-1967)

Beltran Montiel, L. Ensayo de sistematización de las causales exonerativas de responsabilidad previstas por la Convención de Bruselas de 1924 sobre unificación de ciertas reglas en materia de Conocimientos de embarque. *Revista Juridica de Buenos Aires* p. 49-57 (1968)

Berlingieri, F. The works of UNCTAD and UNCITRAL on the revision of the Brussels Convention of 25 August 1924 on Bill of Lading. in: Studies on the Revision of The Brussels Convention on Bill of Lading. (Genoa, Italy, 1974) p. 5-9

————. Verso la fine della Convenzione di Bruxelles sulla Polizza di Carico? 73 *Diritto Maritimo* 442 (1971)

Bonelli, F. Limitation of Liability of the Carrier, present regulations and prospect of reform. in: Studies on the Revision of the Brussels Convention on Bill of Lading (Genoa, Italy 1974), pp. 157-224)

Carbone, S. M. Trasporto su navi porta — chialte e convenzione di Bruzelles sulla polizza di carico. 74 *Diritto marittimo* pp. 229-236 (1972)

Carbone, S. M. and Pocar, F. Conflicts of jurisdiction, carriage by sea and uniform law. in: Studies on the Revision of the Brussels Convention on Bills of Lading. p. 315-351. (Genoa, Italy, 1974, p. 315-351)

Chrispeels, E. and Graham, T. The Brussels Convention of 1924 (Ocean Bills of Lading). Further action toward revision. *Journal of World Trade Law* 680 (1973)

Dani, A. Transshipment: prospect of uniform regulations. in: Studies on the Revision of The Brussels Convention on Bills of Lading (Genoa, Italy, 1974), p. 257-313

Diedericks-Verschoor, I. M. Some observations regarding the liability of the carrier in air and maritime law. 8 *European Transport Law* 250-272 (1973)

Galmarini, M. R. Aplicación jurisprudencial de la Convención de Bruselas de 1924. 8 *Revista de jurisprudencia Argentina* 653-658 (1971)

Lopez Saavedra, D. M. Las cláusulas de reserva en los conocimientos de embarque, frente a la Convención de Bruselas de 1924. 141 *Revista Jurídica Argentina La Ley* 520-527 (1971)

Medina, C. The rules on transshipment proposed by UNCITRAL in the light of the Italian experience. in: Studies in the Revision of the Brussels Convention on Bills of Lading. (Genoa, Italy 1974), p. 225-255

Ramberg, J. The law of carriage of goods: attempts at harmonization. 9 *European Transport Law* 3-43 (1924)

Rodière, R. Cnuced et Cnudci devant le droit maritime : un exemple de leur travail. 24 *Droit maritime français* 387 (1972)

————. Les domaines comparés des conventions d'unification du droit en matière de transports de merchandises. Miscellanea Ganshof van der Meersch, Tome II, p. 899

————. Les tendances contemporaines du droit privé maritime international. 135 *Recueil des Cours de l'Académie de Droit International de la Haye* 329-410 (1972)

————. La révision de la Convention de Bruxelles relative aux transports maritimes internationaux. *Bulletin des transports internationaux par chemin de fer*, p. 14 (1974)

Shih, J. M. The Hague Rules: The liability of carriers as viewed from the Anglo-American practice. 7 *Chengchi Law Review* 59-98 (1972)

Simon, P. and Hennebicq, M. R. Les Nations Unies et la réglementation des transports maritimes. 7 *European Transport Law* 718-775 (1972)

UNCITRAL attacks the ocean carrier bill of lading. 17 *St. Louis University Law Journal*. 355 (1973)

C. Lista de documentos de la CNUDMI

Documentos del séptimo período de sesiones de la Comisión

	Signatura del documento
A. *Serie de distribución general*	
Programa provisional; anotaciones al programa provisional; calendario provisional de sesiones: nota del Secretario General	A/CN.9/85
Informe del Grupo de Trabajo sobre títulos negociables internacionales acerca de la labor realizada en su segundo período de sesiones (Nueva York, 7 a 18 de enero de 1974)	A/CN.9/86
Informe del Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías acerca de la labor realizada en su quinto período de sesiones (Ginebra, 21 de enero a 1° de febrero de 1974)	A/CN.9/87
Reglamentación internacional del transporte marítimo: Informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones (Ginebra, 4 a 20 de febrero de 1974)	A/CN.9/88 y Corr.1* y 2**
Tercer informe del Secretario General sobre responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga	A/CN.9/88/Add.1
Pagos internacionales: créditos mercantiles bancarios; garantías bancarias: nota del Secretario General	A/CN.9/89 y Corr.1***
Empresas multinacionales: estado actual de los trabajos: nota del Secretario General	A/CN.9/90
Ratificación de convenciones relativas al derecho mercantil internacional o adhesión a las mismas: Informe del Secretario General	A/CN.9/91
Formación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional: nota del Secretario General	A/CN.9/92 y Corr.1**
Responsabilidad por daños causados por productos destinados al comercio internacional u objeto de éste: nota del Secretario General	A/CN.9/93
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.9/94 y Add.1 y 2
Actas resumidas del séptimo período de sesiones de la Comisión	A/CN.9/SR.143 a 150
B. *Serie de distribución limitada*	
Recopilación de bibliografías de derecho mercantil internacional	A/CN.9/L.25
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 séptimo período de sesiones (13 a 17 de mayo de 1974)	A/CN.9/VII/CRP.1 a 10
D. *Serie de información*	
Lista de delegaciones	A/CN.9/INF.6

Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías, quinto período de sesiones

A. *Documentos de trabajo*	
Análisis de las observaciones y propuestas de los representantes de los Estados miembros del Grupo de Trabajo sobre los artículos 71 a 101 de la LUCI: nota del Secretario General	A/CN.9/WG.2/WP.17 y Add.1 y 2
Compilación de los proyectos de artículos 1 a 59 de la LUCI aprobados por el Grupo de Trabajo en sus cuatro primeros períodos de sesiones	A/CN.9/WG.2/WP.18
Cuestiones que plantean los capítulos IV a VI de la Ley Uniforme sobre la Compraventa Internacional de Mercaderías: Informe del Secretario General	A/CN.9/WG.2/WP.19

* En español solamente.
** En francés solamente.
*** En español, inglés y ruso solamente.

	Signatura del documento
B. *Serie de distribución reservada*	
Programa provisional y anotaciones	A/CN.9/WG.2/L.1
Propuesta del representante de Austria: nuevo párrafo 3 del artículo 59	A/CN.9/WG.2/(V)/CRP.1
Propuesta del Grupo de Redacción I: artículo 65 de la LUCI	A/CN.9/WG.2/(V)/CRP.2
Propuesta de Noruega: párrafo 2 del artículo 72 *bis* de la LUCI	A/CN.9/WG.2/(V)/CRP.3
Propuesta de los Estados Unidos: párrafo 1 del artículo 73 de la LUCI	A/CN.9/WG.2/(V)/CRP.4
Propuesta del Observador de la Cámara de Comercio Internacional (CCI): artículo 72 *bis*	A/CN.9/WG.2/(V)/CRP.5/Rev.1
Propuesta del Grupo de Redacción II: artículos 60 [bis], 69 y 71 de la LUCI	A/CN.9/WG.2/(V)/CRP.6
Propuesta del Grupo de Redacción III: artículo 71 de la LUCI	A/CN.9/WG.2/(V)/CRP.7
Proyecto de informe del Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías acerca de la marcha de la labor de su quinto período de sesiones	A/CN.9/WG.2/(V)/CRP.8 y Add.1 a 8

Grupo de Trabajo sobre títulos negociables internacionales, segundo período de sesiones

A. *Documentos de trabajo*	
Programa provisional	A/CN.9/WG.IV/WP.3
B. *Serie de distribución reservada*	
Proyecto de Ley Uniforme sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales: texto revisado de los artículos 5 (9), 6 y 12 a 41	A/CN.9/WG.IV/CRP.3
Proyecto de ley uniforme sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales	A/CN.9/WG.IV/CRP.4 y Add. 1 a 13

Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo, séptimo período de sesiones

A. *Documentos de trabajo*	
Estudio del UNIDROIT sobre el transporte de animales vivos	A/CN.9/WG.III/WP.11
Tercer informe del Secretario General sobre responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga: conocimiento de embarque	A/CN.9/WG.III/WP.12, vols. I a III
Compilación de proyectos de disposiciones aprobados por el Grupo de Trabajo: nota de la Secretaría	A/CN.9/WG.III/WP.13
Carga sobre cubierta: documento de trabajo de la Secretaría	A/CN.9/WG.III/WP.14
B. *Serie de distribución reservada*	
Programa provisional y anotaciones	A/CN.9/WG.III/L.1
Extractos del informe del Subcomité sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo (conocimientos de embarque) creado por el Comité Jurídico Consultivo Asiático-Africano en su 15° período de sesiones	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.1
Propuesta de los Estados Unidos: responsabilidad por demora	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.2
Propuesta del Japón: responsabilidad por demora	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.3
Propuesta de Francia: responsabilidad del porteador marítimo por demora	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.4
Propuesta revisada del Reino Unido: ámbito documentario del Convenio	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.5
Textos propuestos por la Cámara de Comercio Internacional (CCI): reglas uniformes para un documento de transporte combinado; responsabilidad por demora	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.6
Propuesta de Argentina: responsabilidad por demora	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.7

	Signatura del documento
Propuesta de Ghana: responsabilidad por demora	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.8
Propuesta del Brasil: definición de la demora	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.9
Propuesta de los Estados Unidos de América: limitación de la responsabilidad del porteador	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.10
Propuesta de los Estados Unidos de América: ámbito del Convenio (documentario y geográfico)	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.11
Parte I del informe del Grupo de Redacción: textos propuestos en relación con la inclusión de disposiciones sobre responsabilidad del porteador marítimo por demora en la entrega	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.12
Propuesta de Noruega: definición de porteador	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.13
Propuesta de los Estados Unidos: definición de porteador	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.14
Parte II del informe del Grupo de Redaoción: proyectos de disposiciones sobre el ámbito documentario del Convenio	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.15
Propuesta de Argentina: definición de transportador	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.16
Propuesta de Polonia: definición de porteador	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.17
Propuesta del Japón: proyecto de disposición sobre la definición de porteador	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.18
Propuesta de Noruega: concepto de porteador	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.19
Propuesta de Francia: definición de porteador	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.20
Propuesta de Chile: definición de transportador	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.21
Parte III del informe del Grupo de Redacción: ámbito geográfico del Convenio	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.22
Proyecto de informe del Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo sobre la labor realizada en su sexto período de sesiones	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.23 y Add.1 a 10
Propuesta de Francia: cláusulas nulas	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.24
Propuesta de los Estados Unidos: transporte de animales vivos	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.25
Propuesta de Chile: definición de porteador	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.26
Parte IV del informe del Grupo de Redacción: cláusulas nulas	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.27
Parte V del informe del Grupo de Redacción: carga sobre cubierta	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.28
Parte VI del informe del Grupo de Redacción: transporte de animales vivos	A/CN.9/WG.III/(VI)/CRP.29