Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional

ANUARIO

Volumen VII: 1976

NACIONES UNIDAS
Nueva York, 1977

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/CN9/SER.A/1976

PUBLICACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS

Número de venta: S.77.V.1

Precio : 17,00 dólares de los EE.UU.
(o su equivalente en la moneda del país)

ÍNDICE

Página

INTRODUCCIÓN 1

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

I. OCTAVO PERÍODO DE SESIONES (1975); OBSERVACIONES Y DECISIONES RELACIONADAS CON EL INFORME DE LA COMISIÓN

A. Pasajes del informe de la Junta de Comercio y Desarrollo: Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 10 de marzo a 2 de octubre de 1975 (A/10015/Rev.1) 5

B. Asamblea General : informe de la Sexta Comisión (A/10420) 5

C. Resolución 3494 (XXX), aprobada por la Asamblea General el 15 de diciembre de 1975 9

II. NOVENO PERÍODO DE SESIONES (1976)

A. Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su noveno período de sesiones (Nueva York, 12 de abril a 7 de mayo de 1976) (A/31/17) 11

B. Lista de documentos pertinentes no reproducidos en el presente volumen . 93

Segunda parte. — Estudios e informes sobre cuestiones concretas

I. COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERÍAS

1. Informe del Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías acerca de la labor realizada en su séptimo período de sesiones (Ginebra, 5 a 16 de enero de 1976) (A/CN.9/116) 97

2. Texto del proyecto de convención sobre la compraventa internacional de mercaderías (A/CN.9/116, anexo I) 99

3. Comentario al proyecto de convención sobre la compraventa internacional de mercaderías (A/CN.9/116, anexo II) 107

4. Lista de documentos pertinentes no reproducidos en el presente volumen . 160

II. PAGOS INTERNACIONALES

1. Informe del Grupo de Trabajo sobre títulos negociables internacionales acerca de la labor realizada en su cuarto período de sesiones (Nueva York, 2 a 12 de febrero de 1976) (A/CN.9/117) 161

2. Lista de documentos pertinentes no reproducidos en el presente volumen . 174

III. ARBITRAJE COMERCIAL INTERNACIONAL

1. Informe del Secretario General : proyecto revisado de reglamento de arbitraje para uso facultativo en el arbitraje especial relacionado con el comercio internacional (Reglamento de arbitraje de la CNUDMI) (A/CN.9/112) 175

Página

2. Informe del Secretario General : proyecto revisado de reglamento de arbitraje para uso facultativo en el arbitraje especial relacionado con el comercio internacional (Reglamento de arbitraje de la CNUDMI) (adición); comentarios al proyecto de reglamento de arbitraje de la CNUDMI (A/CN.9/112/Add.1) 186

3. Documento de trabajo preparado por la Secretaría : proyecto revisado de reglamento de arbitraje para uso facultativo en el arbitraje especial relacionado con el comercio internacional (Reglamento de arbitraje de la CNUDMI); proyectos de variantes de disposiciones para el proyecto de reglamento de arbitraje de la CNUDMI (A/CN.9/113) 202

4. Nota de la Secretaría : proyecto de Reglamento de arbitraje de la CNUDMI; arancel de honorarios de los árbitros (A/CN.9/114) 211

IV. Reglamentación internacional del transporte marítimo

1. Nota del Secretario General : comentarios de los gobiernos y organizaciones internacionales acerca del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías (A/CN.9/109) 213

2. Nota del Secretario General : comentarios de los gobiernos y organizaciones internacionales acerca del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías (adición); comentarios adicionales de organizaciones internacionales (A/CN.9/109/Add.1) 288

3. Nota del Secretario General : comentarios de los gobiernos y organizaciones internacionales acerca del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías (adición) : República Arabe Libia (A/CN.9/109/Add.2) . . 290

4. Informe del Secretario General : análisis de las observaciones de los gobiernos y las organizaciones internacionales relativas al proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías (A/CN.9/110) . . . 292

5. Informe del Secretario General : proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías; proyecto de disposiciones relativas a la aplicación, reservas y otras cláusulas finales (A/CN.9/115) 333

V. Formación y asistencia

Nota del Secretario General : formación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional (A/CN.9/121) 337

VI. Actividades de otras organizaciones

Informe del Secretario General : actividades en curso de las organizaciones internacionales en relación con la armonización y la unificación del derecho mercantil internacional (A/CN.9/119) 339

Tercera parte. — Anexos

A. Bibliografía 357

B. Lista de documentos de la CNUDMI 358

INTRODUCCIÓN

Este es el séptimo volumen de la serie de Anuarios de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) [1]. 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 octavo período de sesiones, como los referentes a las medidas adoptadas por la Asamblea General, que no estaban disponibles cuando se preparó el manuscrito del sexto volumen. La primera parte contiene también el informe de la Comisión sobre la labor realizada en su noveno período de sesiones, celebrado en Nueva York del 12 de abril al 7 de mayo de 1976.

La segunda parte reproduce los documentos examinados por la Comisión en su noveno período de sesiones.

La tercera parte contiene una bibliografía de obras recientes relativas a la labor de la Comisión, preparada por la Secretaría, y una lista de documentos de la CNUDMI.

[1] Los volúmenes publicados hasta la fecha son, respectivamente, los siguientes: *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, N.º de venta : S.71.V.1); *volumen II : 1971* (publicación de las Naciones Unidas, N.º de venta : S.72.V.4); *volumen III : 1972* (publicación de las Naciones Unidas, N.º de venta : S.73.V.6); *volumen IV : 1973* (publicación de las Naciones Unidas, N.º de venta : S.74.V.3); *volumen V : 1974* (publicación de las Naciones Unidas, N.º de venta : S.75.V.2) y *volumen VI : 1975* (publicación de las Naciones Unidas, N.º de venta : S.76.V.5).

I.—OCTAVO PERÍODO DE SESIONES (1975); OBSERVACIONES Y DECISIONES RELACIONADAS CON EL INFORME DE LA COMISIÓN

A.—Pasajes del informe de la Junta de Comercio y Desarrollo : Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, 10 de marzo a 2 de octubre de 1975*

F. *Desarrollo progresivo del derecho mercantil internacional : octavo informe anual de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional*

226. En su 438.ª sesión, celebrada el 12 de agosto de 1975, la Junta tomó nota con reconocimiento del informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) sobre los trabajos de su octavo período de sesiones [87].

* *Documentos Oficiales de la Asamblea General, trigésimo período de sesiones, Suplemento N.º 15* (A/10015/Rev.1).

[87] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, trigésimo período de sesiones, Suplemento N.º 17* (A/10017).

B.—Asamblea General : informe de la Sexta Comisión (A/10420)*

ÍNDICE

Capítulo		*Párrafos*
I.	INTRODUCCIÓN	1–4
II.	PROPUESTAS	5
III.	DEBATE	6–40
	A. Observaciones generales	7–9
	B. Métodos de trabajo de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional	10–14
	C. Compraventa internacional de mercaderías	15–18
	D. Pagos internacionales	19–22
	E. Reglamentación internacional del transporte marítimo	23–25
	F. Arbitraje comercial internacional	26–28
	G. Empresas multinacionales	29–31
	H. Responsabilidad por los daños causados por los productos destinados al comercio internacional u objeto de éste	32–33
	I. Formación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional	34–36
	J. Labor futura	37–40
IV.	VOTACIÓN	41–43
	RECOMENDACIÓN DE LA SEXTA COMISIÓN	44

I.—INTRODUCCIÓN

1. En su 2353.ª sesión plenaria, celebrada el 19 de septiembre de 1975, la Asamblea General decidió incluir el tema titulado « Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su octavo período de sesiones »[1] en el programa de su trigésimo período de sesiones, asignándolo a la Sexta Comisión para que lo examinara e informara al respecto.

2. La Sexta Comisión examinó este tema en sus sesiones 1527.ª y 1529.ª a 1533.ª, celebradas entre el 30 de septiembre y el 7 de octubre, y en sus sesiones 1574.ª y 1575.ª, celebradas el 25 y el 26 de noviembre de 1975.

* 12 de diciembre de 1975. *Documentos Oficiales de la Asamblea General, trigésimo período de sesiones, Anexos,* tema 110 del programa.

[1] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, trigésimo período de sesiones, Suplemento N.º 17* (A/10017); *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975,* primera parte, II, A.

3. En la 1527.ª sesión, celebrada el 30 de septiembre, el Sr. Roland Loewe (Austria), Presidente de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) durante su octavo período de sesiones, presentó el informe de la CNUDMI sobre la labor realizada en ese período de sesiones (A/10017)[2]. La Sexta Comisión tuvo también ante sí una nota del Secretario General (A/C.6/L.1016) que contenía los comentarios hechos al informe de la CNUDMI por la Junta de Comercio y Desarrollo de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.

4. En la 1575.ª sesión, celebrada el 26 de noviembre, el Relator de la Sexta Comisión planteó la cuestión de si se deseaba incluir en el informe de la Sexta Comisión a la Asamblea General sobre ese tema una reseña de las principales tendencias que se habían manifestado durante el debate sobre el informe de la CNUDMI. Después de referirse a la resolución 2292 (XXII) de la Asamblea General, de 8 de diciembre de 1967, sobre las publicaciones y documentación de las Naciones Unidas, el Relator informó a la Sexta Comisión de las consecuencias financieras de la cuestión. En la misma sesión, la Sexta Comisión decidió que, habida cuenta de la naturaleza del tema, el informe sobre el tema 110 del programa incluyera una reseña de las principales tendencias de opinión que se habían manifestado durante el debate.

II.—Propuestas

5. En la 1574.ª sesión, celebrada el 25 de noviembre, el representante de Egipto presentó un proyecto de resolución (A/C.6/L.1021) en nombre del Afganistán, Argelia, la Argentina, Bulgaria, Checoslovaquia, el Dahomey, Egipto, Filipinas, el Gabón, Grecia, Guyana, Hungría, la India, el Irán, Jordania, Lesotho, Malí, México, la República Arabe Siria, Rumania, el Senegal, el Yemen Democrático, Yugoslavia y Zaire, al que se unieron más tarde Ghana y Nigeria (para el texto, véase párr. 44 *infra*).

III.—Debate

6. Las principales tendencias de opinión expresadas en la Sexta Comisión acerca del informe de la CNUDMI sobre la labor realizada en su octavo período de sesiones se resumen en las secciones A a J *infra*. Las secciones A y B contienen observaciones generales sobre el papel y las funciones de la CNUDMI y sobre sus métodos de trabajo. Las secciones siguientes tratan de los temas concretos que se examinaron durante el octavo período de sesiones de la CNUDMI, y figuran bajo los epígrafes siguientes : compraventa internacional de mercaderías (sección C), pagos internacionales (sección D), reglamentación internacional del transporte marítimo (sección E), arbitraje comercial internacional (sección F), empresas multinacionales (sección G), responsabilidad por los daños causados por los productos destinados al comercio internacional u objeto de éste (sección H), formación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional (sección I) y labor futura (sección J).

A.—*Observaciones generales*

7. Muchos representantes subrayaron la importancia de la labor de la CNUDMI, dado que la unificación, la armonización y el desarrollo progresivo del derecho mercantil internacional servirían para fomentar el establecimiento de relaciones comerciales y económicas equitativas entre países en desarrollo y países desarrollados y entre países con sistemas sociales y económicos distintos. Algunos representantes observaron que la formulación de normas y prácticas uniformes para el comercio internacional que tuviesen aceptación universal, así como la eliminación de los obstáculos de carácter jurídico, contribuirían positivamente al crecimiento del comercio internacional.

8. La mayoría de los representantes elogiaron a la CNUDMI y a sus grupos de trabajo por los progresos alcanzados en su labor desde el séptimo período de sesiones de la CNUDMI. En general se observó que la tarea de redactar nuevas normas uniformes que fueran aplicables en el plano mundial entrañaba una gran complejidad técnica porque debían tenerse plenamente en cuenta los distintos sistemas sociales, económicos y jurídicos del mundo, así como las prácticas mercantiles internacionales vigentes.

9. Los representantes de los países en desarrollo afirmaron que era indispensable que la CNUDMI siguiese promoviendo el comercio internacional mediante el desarrollo de leyes uniformes que reflejasen la necesidad de que esos países participaran justa y equitativamente en los beneficios derivados de ese comercio. Algunos representantes advirtieron que, en su labor futura, la CNUDMI debía tener en cuenta las resoluciones de la Asamblea General relativas al establecimiento de un nuevo orden económico.

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

10. La mayoría de los representantes elogiaron favorablemente la flexibilidad de los métodos de trabajo seguidos por la CNUDMI desde el comienzo. Se instó a la CNUDMI a que siguiese su práctica de provechosa colaboración con otros órganos de las Naciones Unidas, así como con las organizaciones intergubernamentales y con las organizaciones no gubernamentales internacionales y regionales que se dedicaban a los temas de que se ocupaba la CNUDMI. Se mencionaron concretamente los estudios y proyectos de apoyo preparados por la secretaría de la CNUDMI, en consulta con las organizaciones interesadas y con instituciones mercantiles cuando era apropiado, así como la utilización de grupos de trabajo en que se aprovechaban eficazmente los conocimientos de los representantes en la CNUDMI.

[2] Esa presentación se realizó en cumplimiento de la decisión adoptada por la Sexta Comisión en su 1096.ª 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). En su 1527.ª sesión, y tras haber sido asesorada sobre las consecuencias financieras por su secretaría, la Sexta Comisión decidió que se reprodujera *in extenso* esa declaración del Presidente de la CNUDMI; la declaración del Sr. Loewe figura en el documento A/C.6/L.1017.

11. En relación con el programa de trabajo de la CNUDMI, muchos representantes expresaron su apoyo al orden de prioridades y a los plazos establecidos por la CNUDMI para la terminación de los trabajos sobre temas concretos.

12. Algunos representantes indicaron su acuerdo con el procedimiento de la CNUDMI de transmitir a los gobiernos y a las organizaciones internacionales interesadas los proyectos de textos legales preparados por sus grupos de trabajo a fin de que formulasen comentarios, antes de que la CNUDMI procediese a examinar tales textos. Se subrayó que ese procedimiento ayudaba a lograr una aceptación amplia de las normas uniformes aprobadas por la CNUDMI.

13. Varios representantes expresaron su apoyo a la práctica de la CNUDMI y de sus grupos de trabajo de proceder por vía de consenso. Se dijo que el proceso de adoptar decisiones por consenso ayudaba a lograr la aceptación por parte de todos los Estados de las leyes uniformes resultantes de la labor de la CNUDMI.

14. Hubo acuerdo general en que la CNUDMI debía revisar periódicamente su programa de trabajo y establecer sus propios métodos de trabajo.

C.—*Compraventa internacional de mercaderías*

15. Varios representantes hicieron hincapié en la importancia de las normas uniformes que regulan la compraventa internacional de mercaderías y expresaron su satisfacción por los progresos conseguidos por el Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías en la revisión de la Ley Uniforme sobre la compraventa internacional de mercaderías (LUCI) anexa a la Convención de La Haya de 1964. Hubo aprobación general de la decisión del Grupo de Trabajo de estructurar la LUCI revisada en forma de proyecto de convención sobre la compraventa internacional de mercaderías y no como ley uniforme anexa a una convención, a fin de reducir al mínimo las posibles reservas.

16. Se observó que, al finalizar sus trabajos sobre el proyecto de convención sobre la compraventa internacional de mercaderías, el Grupo de Trabajo iniciaría el estudio de las normas uniformes sobre la formación y validez de los contratos de compraventa internacional de mercaderías. La mayoría de los representantes sugirieron que el Grupo de Trabajo redactase una convención separada sobre la formación y validez de los contratos de compraventa internacional, en lugar de ampliar el alcance del proyecto de convención sobre la compraventa internacional de mercaderías para que abarcara esas materias. Algunos representantes expresaron la opinión de que la aprobación de la convención sobre la compraventa internacional de mercaderías y de la convención sobre la formación y validez de los contratos de compraventa internacional de mercaderías debía darse en la misma conferencia de plenipotenciarios.

17. La mayoría de los representantes que hablaron sobre el tema aprobaron la decisión de la CNUDMI de establecer un grupo de estudio para considerar la necesidad práctica de elaborar condiciones generales de venta y contratos tipo aplicables a una amplia gama de productos. Algunos representantes hicieron constar sus reservas acerca de la utilidad de que continuaran los trabajos de la CNUDMI en esa esfera.

18. Varios representantes subrayaron la necesidad de cerciorarse de que las diversas convenciones y condiciones generales de venta que preparaba la CNUDMI en la esfera de la compraventa internacional de mercaderías fueran plenamente complementarias y armónicas entre sí.

D.—*Pagos internacionales*

19. Muchos representantes observaron con satisfacción los progresos realizados por el Grupo de Trabajo sobre títulos negociables internacionales en su labor de redacción de una ley uniforme sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales. Destacaron la importancia de que continuara la estrecha colaboración del Grupo de Trabajo con las instituciones bancarias y comerciales y con las organizaciones internacionales dedicadas a esta cuestión.

20. Varios representantes manifestaron su apoyo a la continuación de las labores del Grupo de Trabajo y de la Secretaría destinadas a determinar la viabilidad de la preparación de normas uniformes aplicables a los cheques internacionales.

21. Muchos representantes comentaron favorablemente la colaboración entre la CNUDMI y la Cámara de Comercio Internacional, particularmente respecto de los créditos documentarios y las garantías contractuales.

22. Varios representantes observaron que la CNUDMI había examinado en su octavo período de sesiones la cuestión de las garantías reales en las mercaderías sobre la base de un estudio preparado por un consultor de la Secretaría. Esos representantes aprobaron la decisión de la CNUDMI de pedir al Secretario General que termine el « Study on security interests » incorporándole el derecho de otros países, en particular de los Estados socialistas de la Europa oriental.

E.—*Reglamentación internacional del transporte marítimo*

23. Todos los representantes señalaron la importancia de la labor de la CNUDMI en la revisión de las normas existentes que rigen la responsabilidad de los porteadores marítimos y se mostraron a favor de la substitución del Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, firmado en Bruselas en 1924, y del Protocolo de 1968 por el que se modifica dicho Convenio, por un nuevo convenio internacional que tomara plenamente en cuenta los avances tecnológicos en materia de transporte marítimo y los intereses de los países en desarrollo. Elogiaron al Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo por haber terminado el proyecto de convención sobre el transporte marítimo de mercancías.

24. Se observó que el proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías había sido distribuido entre los gobiernos y las organizaciones internacionales interesadas, y se expresó la esperanza de que muchos de ellos presentaran sus observaciones antes de que la CNUDMI iniciara el estudio del proyecto de convenio.

25. Hubo acuerdo general con la decisión de la CNUDMI de dedicar la mayor parte de su noveno

período de sesiones en 1976 a un examen detallado, artículo por artículo, del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, con miras a presentar el texto definitivo para que lo aprobara una conferencia de plenipotenciarios tan pronto como fuera posible.

F.—*Arbitraje comercial internacional*

26. Muchos representantes comentaron favorablemente la labor emprendida por la CNUDMI para formular un anteproyecto de reglamento de arbitraje para uso facultativo en el arbitraje especial relacionado con el comercio internacional (Reglamento de arbitraje de la CNUDMI). Se hizo observar que el arbitraje cobraba cada vez mayor importancia como medio de solucionar las controversias dimanantes de las transacciones mercantiles internacionales.

27. Varios representantes se pronunciaron a favor de la posición adoptada por la mayoría de los miembros de la CNUDMI en su octavo período de sesiones en el sentido de que el reglamento de arbitraje de la CNUDMI no debía abarcar el arbitraje administrado por instituciones de arbitraje. Por otra parte, también se apoyó la opinión de que el reglamento debía contener disposiciones que se ocuparan de dicho arbitraje « administrado ».

28. Varios representantes formularon observaciones sobre distintas disposiciones del anteproyecto de reglamento de arbitraje que tuvo ante sí la CNUDMI en su octavo período de sesiones y sugirieron posibles modificaciones para su incorporación en la versión revisada de dicho reglamento.

G.—*Empresas multinacionales*

29. Muchos representantes señalaron que la CNUDMI tenía una importante función que desempeñar en la reglamentación jurídica internacional de las actividades de las empresas multinacionales. También se dijo que los problemas planteados por las empresas multinacionales eran primordialmente de naturaleza económica y que, en consecuencia, la CNUDMI no era el foro adecuado para examinar esos problemas.

30. La mayoría de los representantes que intervinieron sobre ese tema acogieron con satisfacción la decisión de la CNUDMI de mantener la cuestión de las empresas multinacionales en su programa, sin adoptar de momento un programa de trabajo concreto, y de informar a la Comisión de Empresas Transnacionales, establecida por el Consejo Económico y Social, de que la CNUDMI estaba dispuesta a emprender trabajos de índole jurídica sobre cualquier materia que se le remitiera. Esos representantes subrayaron la necesidad de estrecha colaboración entre la CNUDMI y la Comisión de Empresas Transnacionales.

31. Algunos representantes opinaron que la CNUDMI podía iniciar por sí misma el examen de ciertos problemas jurídicos relacionados con la existencia y las actividades de las empresas multinacionales, tales como una definición de la expresión « empresas multinacionales » o la protección de los derechos de los Estados sobre sus recursos naturales.

H.—*Responsabilidad por los daños causados por los productos destinados al comercio internacional u objeto de éste*

32. Muchos representantes apoyaron la decisión de la CNUDMI de continuar su trabajo sobre ese tema con miras a determinar la viabilidad de elaborar normas uniformes de ámbito de aplicación mundial. Se indicó que los esfuerzos de la CNUDMI reflejaban la creciente preocupación por la protección a los consumidores y probablemente contribuirían a la elaboración de legislación nacional en esa esfera.

33. Algunos representantes expresaron reservas con respecto a la elaboración de normas globales de responsabilidad por daños causados por productos e indicaron que sólo los esfuerzos de unificación emprendidos en el plano regional ofrecían perspectivas de éxito.

I.—*Formación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional*

34. Todos los representantes que hablaron sobre el tema destacaron la importancia del programa de la CNUDMI de formación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional. Hubo acuerdo general en que el simposio sobre derecho mercantil internacional celebrado en relación con el octavo período de sesiones de la CNUDMI se había visto acompañado por el éxito y los representantes expresaron su apoyo a la decisión de la CNUDMI de celebrar otro simposio similar en 1977 con ocasión de su décimo período de sesiones.

35. Varios representantes expresaron su agradecimiento a los gobiernos que habían aportado contribuciones voluntarias para sufragar los gastos de viaje y dietas de participantes de países en desarrollo en el simposio, y expresaron la esperanza de que se aportarían contribuciones voluntarias análogas con miras a facilitar la celebración del simposio de 1977 sobre derecho mercantil internacional.

36. Varios representantes manifestaron su gratitud a los gobiernos que habían ofrecido becas de capacitación, tanto académica como práctica, en la esfera del derecho mercantil internacional, a jóvenes abogados de países en desarrollo.

J.—*Labor futura*

37. La mayoría de los representantes expresó su apoyo al programa de trabajo y al orden de prioridades fijado por la CNUDMI y formuló comentarios favorables a la decisión de la CNUDMI de no agregar, en esa ocasión, ningún tema nuevo a su programa de trabajo.

38. Hubo acuerdo general respecto del programa y de los arreglos para la celebración del noveno período de sesiones de la CNUDMI. Algunos representantes observaron que la CNUDMI no debía prolongar la duración de sus sesiones futuras, sino que debía seguir aprovechando en la forma más expedita posible el tiempo de que disponía para sus períodos de sesiones.

39. Varios representantes notaron que, en su labor futura, la CNUDMI debía tener en cuenta las resoluciones de la Asamblea General relativas al nuevo orden económico internacional.

40. Un representante indicó que la CNUDMI debía examinar la preparación de normas uniformes sobre la inversión de capital en países en desarrollo y la transferencia de tecnología de países desarrollados a países en desarrollo. Asimismo se sugirió que la CNUDMI se esforzara por redactar normas uniformes sobre la formación y validez de los contratos en general, con miras a preparar en su día un código de derecho mercantil internacional.

IV.—Votación

41. En su 1575.ª sesión, celebrada el 26 de noviembre, la Sexta Comisión procedió a pronunciarse sobre el proyecto de resolución presentado (A/C.6/L.1021). El representante de los Estados Unidos de América propuso que se votara separadamente sobre el párrafo 8 de la parte dispositiva del proyecto de resolución. Por 67 votos contra 24 y 12 abstenciones fue rechazada la moción.

42. La Sexta Comisión aprobó el proyecto de resolución A/C.6/L.1021 en votación registrada, por 98 votos contra ninguno y 4 abstenciones. El resultado de la votación fue el siguiente :

Votos a favor : Afganistán, Alto Volta, Arabia Saudita, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bahrein, Bangladesh, Bélgica, Birmania, Bolivia, Botswana, Brasil, Bulgaria, Canadá, Colombia, Congo, Costa de Marfil, Cuba, Chad, Checoslovaquia, Chile, China, Dinamarca, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Arabes Unidos, España, Etiopía, Filipinas, Finlandia, Francia, Gabón, Ghana, Grecia, Guatemala, Guyana, Hungría, India, Indonesia, Irán, Iraq, Irlanda, Israel, Italia, Japón, Jordania, Kenya, Kuwait, Laos, Lesotho, Madagascar, Malasia, Malí, México, Mongolia, Mozambique, Nepal, Nigeria, Noruega, Nueva Zelandia, Países Bajos, Pakistán, Panamá, Paraguay, Perú, Polonia, Portugal, Qatar, República Arabe Libia, República Arabe Siria, República Democrática Alemana, República Socialista Soviética de Bielorrusia, República Socialista Soviética de Ucrania, República Unida de Tanzanía, República Unida del Camerún, Rumania, Rwanda, Senegal, Sierra Leona, Singapur, Sri Lanka, Sudán, Suecia, Tailandia, Túnez, Turquía, Uganda, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, Uruguay, Venezuela, Yemen, Yemen Democrático, Yugoslavia, Zaire, Zambia.

Votos en contra : ninguno.

Abstenciones : Alemania (República Federal de), Estados Unidos de América, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Swazilandia [8].

43. Después de la votación hicieron declaraciones de explicación de voto los representantes de los Estados Unidos de América, Alemania (República Federal de), el Paraguay, Swazilandia [8], los Países Bajos, Italia, el Japón, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, el Canadá, Bélgica, Chile y Turquía.

Recomendación de la Sexta Comisión

44. La Sexta Comisión recomienda a la Asamblea General la aprobación del siguiente proyecto de resolución :

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

[El proyecto de resolución fue aprobado por la Asamblea General como resolución 3494 (XXX) y se reproduce en la sección C *infra*.]

[8] Después de la votación el representante de Swazilandia declaró que había tenido la intención de votar a favor del proyecto de resolución.

C.—Resolución 3494 (XXX), aprobada por la Asamblea General el 15 de diciembre de 1975

3494 (XXX). 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 octavo período de sesiones [1],

Recordando su resolución 2205 (XXI) de 17 de diciembre de 1966, por la cual estableció la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil International y definió su objeto y su mandato, y sus resoluciones anteriores relativas a los informes de la Comisión sobre la labor realizada en sus períodos anuales de sesiones,

Recordando asimismo sus resoluciones 3201 (S-VI) y 3202 (S-VI) de 1.º de mayo de 1974, 3281 (XXIX) de 12 de diciembre de 1974 y 3362 (S-VII) de 16 de septiembre de 1975,

Reafirmando su convicción de que la armonización y la unificación progresivas del derecho mercantil internacional, al reducir o eliminar los obstáculos de carácter jurídico que se oponen al comercio internacional, en especial los que afectan a los países en desarrollo, contribuirían 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 lo tanto, al bienestar de todos los pueblos,

Teniendo en cuenta la necesidad de tomar en consideración los diferentes sistemas jurídicos al armonizar las normas del derecho mercantil internacional,

[1] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, trigésimo período de sesiones, Suplemento N.º 17* (A/10017); *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, primera parte, II, A.

Teniendo presente que la Junta de Comercio y Desarrollo de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, en su 15.º período de sesiones, tomó nota con reconocimiento del informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional [2],

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 octavo 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 para aumentar la eficacia de sus métodos de trabajo;

3. *Toma nota con satisfacción* de que un grupo de trabajo de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional ha preparado un proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercaderías, y de que dicho proyecto de convenio ha sido transmitido a los gobiernos y a las organizaciones internacionales interesadas para que formulen sus observaciones;

4. *Toma nota asimismo con satisfacción* de que se está por dar cima a la labor sobre las normas uniformes aplicables a la compraventa internacional de mercaderías y de que en el futuro próximo se transmitirá a los gobiernos y a las organizaciones internacionales interesadas un proyecto de convención sobre la compraventa internacional de mercaderías para que formulen sus observaciones;

5. *Aprueba* la decisión de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional de mantener en su programa el tema relativo a las empresas multinacionales y de seguir estudiándolo hasta que la Comisión de Empresas Transnacionales haya determinado las cuestiones jurídicas específicas que podrían ser objeto de medidas de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional;

6. *Expresa su agradecimiento* a la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional por el simposio internacional sobre la enseñanza del derecho mercantil internacional que se celebró en relación con su octavo período de sesiones;

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

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

b) Continúe considerando la conveniencia de preparar normas uniformes sobre la responsabilidad por daños causados por productos destinados al comercio internacional u objeto de este comercio, de conformidad con las decisiones adoptadas al respecto por la Comisión en su octavo período de sesiones;

c) Continúe su labor de capacitación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional, teniendo en cuenta los intereses especiales de los países en desarrollo;

d) Mantenga estrecha colaboración con la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo y continúe colaborando con las organizaciones internacionales competentes en la esfera del derecho mercantil internacional;

e) Mantenga el enlace con la Comisión de Empresas Transnacionales en lo que se refiere a los problemas jurídicos sobre los que podría adoptar medidas;

f) Continúe prestando especial consideración a los intereses de los países en desarrollo y teniendo en cuenta los problemas especiales de los países sin litoral;

g) Mantenga en estudio su programa y métodos de trabajo con objeto de aumentar aún más la eficacia de su labor;

8. *Encarece* a la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional que tenga en cuenta las disposiciones pertinentes de las resoluciones adoptadas por la Asamblea General en sus períodos extraordinarios de sesiones sexto y séptimo, que establecen las bases del nuevo orden económico internacional, teniendo presente la necesidad de que los órganos de las Naciones Unidas participen en la aplicación de esas resoluciones;

9. *Pide* al Secretario General que remita a la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional las actas de los debates celebrados en el trigésimo período de sesiones de la Asamblea General acerca del informe de la Comisión sobre la labor realizada en su octavo período de sesiones.

2440.ª sesión plenaria

[2] *Ibid., Suplemento N.º 15* (A/10015/Rev.1), tercera parte, párr. 226.

II.—NOVENO PERÍODO DE SESIONES (1976)

A.—Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su noveno período de sesiones (Nueva York, 12 de abril a 7 de mayo de 1976) (A/31/17)*

ÍNDICE

Capítulo	*Párrafos*
INTRODUCCIÓN	1–2
I. ORGANIZACIÓN DEL PERÍODO DE SESIONES	3–13
A. Apertura del período de sesiones	3
B. Composición y asistencia	4–6
C. Elección de la Mesa	7
D. Programa	8
E. Establecimiento de comités plenarios	9–12
F. Aprobación del informe	13
II. COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERÍAS	14–28
A. Reglas uniformes que regulan la compraventa internacional de mercaderías	14–21
B. Formación y validez de contratos para la compraventa internacional de mercaderías	22–28
III. PAGOS INTERNACIONALES	29–33
Títulos negociables	29–33
IV. REGLAMENTACIÓN INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO	34–45
A. Introducción	34–38
B. Examen del informe del Comité Plenario I	39–44
C. Texto del proyecto de Convenio sobre el Transporte Marítimo de Mercancías	45
V. ARBITRAJE COMERCIAL INTERNACIONAL	46–57
A. Introducción	46–50
B. Examen del informe del Comité Plenario II	51–56
C. Texto del Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI	57
VI. RATIFICACIÓN DE LAS CONVENCIONES RELATIVAS AL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL O ADHESIÓN A ELLAS	58
VII. FORMACIÓN Y ASISTENCIA EN MATERIA DE DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL	59–64
A. Becas para recibir formación profesional en derecho mercantil internacional	60
B. Seminarios del Instituto de las Naciones Unidas para Formación Profesional e Investigaciones	61
C. Segundo simposio de la CNUDMI	62–64
VIII. LABOR FUTURA	65–70
A. Programa para la labor futura de la Comisión	65–66
B. Composición del Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías	67
C. Fecha y lugar de los períodos de sesiones de la Comisión y de sus grupos de trabajo	68–70
IX. OTROS ASUNTOS	71–76
A. Resolución 3494 (XXX) de la Asamblea General, de 15 de diciembre de 1975, relativa al informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su octavo período de sesiones	71
B. Informe del Secretario General sobre las actividades en curso de otras organizaciones internacionales	72
C. Empresas multinacionales	73
D. Participación de observadores	74
E. Fecha de terminación del mandato de los miembros de la Comisión	75–76

* *Documentos Oficiales de la Asamblea General, trigésimo primer período de sesiones, Suplemento N.º 17.*

ANEXOS

		Página
I.	Informe del Comité Plenario I acerca del proyecto de Convenio sobre el transporte marítimo de mercancías	37
II.	Informe del Comité Plenario II sobre el Reglamento de arbitraje de la CNUDMI	76
III.	Lista de los documentos de que dispuso la Comisión	93

Introducción

1. El presente informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional abarca el noveno período de sesiones de la Comisión, celebrado en la Sede de las Naciones Unidas, en Nueva York, del 12 de abril al 7 de mayo de 1976.

2. 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 asimismo a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo para que ésta formule observaciones.

Capítulo I

Organización del período de sesiones

A.—Apertura del período de sesiones

3. La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) inició su noveno período de sesiones el 12 de abril de 1976. El período de sesiones fue abierto por el Secretario General.

B.—Composición y asistencia

4. La Comisión fue creada en virtud de la resolución 2205 (XXI) de la Asamblea General con un total de 29 Estados, elegidos por la Asamblea. Por su 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, Checoslovaquia, Chile *, Chipre, Egipto *, Estados Unidos de América, Filipinas, Francia *, Gabón, Ghana *, Grecia, Guyana *, Hungría, India, Japón *, Kenya, México, Nepal *, Nigeria *, Noruega *, Polonia *, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte *, República Arabe Siria, República Unida de Tanzanía *, Sierra Leona, Singapur *, Somalia *, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas * y Zaire.

5. A excepción de Chipre, Guyana y Somalia, todos los miembros de la Comisión estuvieron representados en el período de sesiones.

6. 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 las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.

b) *Organismos especializados*

Organización Consultiva Marítima Intergubernamental; Fondo Monetario Internacional; Banco Mundial.

c) *Organizaciones intergubernamentales*

Consejo de Asistencia Económica Mutua; Consejo de Europa; Comunidad del Africa Oriental; Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado; Liga de Estados Arabes.

d) *Organizaciones internacionales no gubernamentales*

Asociación de Derecho Internacional; Asociación Internacional de Armadores; Cámara de Comercio Internacional; Cámara Internacional de Navegación Marítima; Comisión Interamericana de Arbitraje Comercial; Comité Marítimo Internacional; Consejo Internacional de Arbitraje Comercial; Unión Internacional de Seguros de Transportes.

C.—Elección de la Mesa

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

Presidente : Sr. L. H. Khoo (Singapur)

Vicepresidente : Sr. R. Herber (República Federal de Alemania)

Vicepresidente : Sr. E. Mottley (Barbados)

Vicepresidente : Sr. J. Ruzicka (Checoslovaquia)

Relatora : Sra. T. Oyekunle (Nigeria)

[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, en relación con la primera elección, los mandatos de 14 miembros designados por sorteo por el Presidente de la Asamblea expiraron en un plazo de tres años (31 de diciembre de 1970); los plazos de los otros 15 miembros expiraron 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 finalizará el 31 de diciembre de 1976, y en su vigésimo octavo período de sesiones eligió a 15 miembros para 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.

[2] Las elecciones tuvieron lugar en las sesiones 173.ª y 174.ª, celebradas el 12 de abril de 1976. De conformidad con una decisión adoptada por la Comisión en su primer período de sesiones, la Comisión tiene tres vicepresidentes, además del Presidente y el Relator, a fin de que cada uno de los cinco grupos de Estados enumerados en el párrafo 1 de la sección II de la resolución 2205 (XXI) de la Asamblea General esté representado en la Mesa de la Comisión [véase *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo tercer período de sesiones, Suplemento N.º 16* (A/7216), párr. 14; *Anuario de la CNUDMI, vol. I : 1968-1970*, segunda parte, I].

D.—Programa

8. El programa del período de sesiones, aprobado por la Comisión en su 173.ª sesión, celebrada el 12 de abril de 1976, era 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
5. Pagos internacionales
6. Reglamentación internacional del transporte marítimo
7. Arbitraje comercial internacional
8. Ratificación de las convenciones relativas al derecho mercantil internacional o adhesión a ellas
9. Formación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional
10. Labor futura
11. Otros asuntos
12. Fecha y lugar del décimo período de sesiones
13. Aprobación del informe de la Comisión

E.—Establecimiento de comités plenarios

9. La Comisión decidió establecer dos comités plenarios (Comité I y Comité II). que se reunirían simultáneamente a fin de examinar los siguientes temas del programa :

Comité I

Tema 6. Reglamentación internacional del transporte marítimo : proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías.

Comité II

Tema 7. Arbitraje comercial internacional : Reglamento de arbitraje de la CNUDMI.

10. El Comité I se reunió del 12 de abril al 6 de mayo de 1976, y celebró 31 sesiones [3]. El Comité II se reunió del 12 al 23 de abril de 1976 y celebró 19 sesiones [4].

11. En su primera sesión, celebrada el 12 de abril, el Comité I eligió por unanimidad al Sr. M. Chafik (Egipto) como Presidente y al Sr. N. Gueiros (Brasil) como Relator. En su primera sesión, celebrada también el 12 de abril, el Comité II eligió por unanimidad al Sr. R. Loewe (Austria) como Presidente y, en su sexta sesión, al Sr. I. Szasz (Hungría) como Relator.

12. La Comisión examinó el informe del Comité I en sus sesiones 178.ª y 179.ª celebradas el 7 de mayo, y el informe del Comité II en sus sesiones 175.ª, 176.ª y 177.ª, celebradas el 27 y el 28 de abril. La Comisión decidió incluir los informes de los Comités I y II en el presente informe, en forma de anexos (anexo I y anexo II).

F.—Aprobación del informe

13. La Comisión aprobó el presente informe en su 179.ª sesión, celebrada el 7 de mayo de 1976.

[3] Las actas resumidas de las sesiones del Comité I figuran en los documentos A/CN.9/IX/C.1/SR.1 a SR.31.

[4] Las actas resumidas de las sesiones del Comité II figuran en los documentos A/CN.9/IX/C.2/SR.1 a SR.19.

Capítulo II

Compraventa internacional de mercaderías

A.—Reglas uniformes que regulan la compraventa internacional de mercaderías

Informe del Grupo de Trabajo

14. La Comisión tuvo ante sí el informe del Grupo de Trabajo sobre la Compraventa Internacional de Mercaderías acerca de la labor realizada en su séptimo período de sesiones, celebrado en Ginebra del 5 al 16 de enero de 1976 (A/CN.9/116) *. En el informe se indicaban los progresos realizados por el Grupo de Trabajo en la ejecución del mandato que le confió la Comisión, en su segundo período de sesiones, en el que se encomendaba al Grupo de Trabajo, entre otras cosas, que estudiase las modificaciones al texto de la Ley uniforme sobre la venta internacional de mercaderías (LUCI), anexa a la Convención de La Haya de 1964, que permitieran que ese texto tuviese una aceptación más amplia por los países con diferentes sistemas jurídicos, sociales y económicos, y que elaborase un nuevo texto en que se recogiesen esas modificaciones [5].

15. Como se indicaba en el informe del Grupo de Trabajo, éste había completado el examen de las cuestiones pendientes relacionadas con los artículos 57 a 69 del proyecto de Convención sobre la compraventa internacional de mercaderías y ciertos otros artículos en que habían quedado aspectos sin resolver. Posteriormente, el Grupo examinó el texto del proyecto de Convención en segunda lectura.

16. La Comisión tomó nota con satisfacción de que, al terminar la segunda lectura, el Grupo de Trabajo había aprobado el texto del proyecto de Convención sobre la compraventa internacional de mercaderías, cumpliendo así cabalmente el mandato que le había confiado la Comisión con respecto a la revisión de la LUCI. La Comisión tomó también nota de que el Grupo de Trabajo no había llegado a un consenso sobre el texto del párrafo 2 del artículo 7 ni del artículo 11, que quedaron entre corchetes, y que, en relación con algunos otros artículos, los representantes de algunos miembros del Grupo de Trabajo habían reservado su posición para plantear de nuevo la cuestión en el décimo período de sesiones de la Comisión, cuando se considerase el proyecto de Convención. El texto aprobado por el Grupo de Trabajo se reproduce en el anexo I de su informe.

17. La Comisión observó además que el Grupo de Trabajo no había examinado los proyectos de disposi-

* Reproducido en el presente volumen, segunda parte, I, 1 *infra*.

[5] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo cuarto período de sesiones, Suplemento N.º 18* (A/7618), párr. 38, inciso 3*a* de la resolución contenida en el documento (*Anuario de la CNUDMI, vol. I : 1968-1970*, segunda parte, II); *ibid., vigésimo sexto período de sesiones, Suplemento N.º 17* (A/8417), párr. 92, inciso 1 *c* de la resolución contenida en el documento (*Anuario de la CNUDMI, vol. II : 1971*, primera parte, II). La Convención de La Haya de 1964 relativa a una Ley uniforme sobre la venta internacional de mercaderías y la Ley uniforme (LUCI) anexa, aparecen en el *Registro de textos de convenciones y otros instrumentos relativos al derecho mercantil internacional*, vol. I (publicación de las Naciones Unidas, N.º de venta : S.71.V.3), cap. I, 1.

ciones relativas a la aplicación y a las declaraciones y reservas, ni las cláusulas finales del proyecto de Convención y que había pedido a la Secretaría que preparase esos proyectos de disposiciones para su examen por la Comisión, en su décimo período de sesiones.

18. El Grupo de Trabajo informaba de que había tenido ante sí un proyecto de comentario al texto del proyecto de Convención sobre la compraventa internacional de mercaderías (A/CN.9/WG.2/WP.22) tal como aparecía en el anexo I del informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada durante su sexto período de sesiones (A/CN.9/100) * y que había pedido a la Secretaría que revisase el proyecto de comentario a la luz de sus deliberaciones y conclusiones. El comentario figura en el anexo II del informe del Grupo de Trabajo.

19. La Comisión estuvo de acuerdo con el parecer del Grupo de Trabajo de que el comentario adjunto al proyecto de Convención era conveniente ya que facilitaría la comprensión de la labor preparatoria y de la política en que se basaban las formulaciones del proyecto de Convención, tal como lo había aprobado el Grupo de Trabajo.

Examen del informe por la Comisión [6]

20. La Comisión advirtió que, de conformidad con la decisión que tomó en su octavo período de sesiones, se había enviado el proyecto de Convención, acompañado de un comentario, a los gobiernos y a las organizaciones internacionales interesadas, para que formulasen observaciones, y que se prepararía un análisis de esas observaciones para que fuesen examinadas por la Comisión en su décimo período de sesiones.

21. La Comisión decidió examinar el proyecto de Convención en su décimo período de sesiones, a la luz de las observaciones recibidas de los gobiernos y las organizaciones internacionales interesadas.

B.—Formación y validez de contratos para la compraventa internacional de mercaderías

Introducción

22. En su segundo período de sesiones, la Comisión decidió que el Grupo de Trabajo sobre la Compraventa Internacional de Mercaderías examinase las modificaciones de la Ley uniforme sobre la formación de contratos para la venta internacional de mercaderías, anexa a la Convención de La Haya del 1.º de julio de 1964, que permitieran que tuviese una aceptación más amplia por los países con diferentes sistemas jurídicos, sociales y económicos, y que elaborase un nuevo texto a ese efecto [7]. En su tercer período de sesiones, la Comisión había decidido que el Grupo de Trabajo diese prioridad al examen de la LUCI y que estudiase la formación de contratos sólo después de terminar esa tarea [8].

23. En su séptimo período de sesiones, la Comisión había examinado la solicitud del Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) de que incluyera en su programa de trabajos el examen del « proyecto de ley para la unificación de algunas normas relativas a la validez de los contratos de compraventa internacional de mercaderías », aprobado por el Consejo de Administración del Instituto en 1972. En ese período de sesiones, se expresó la opinión de que sería conveniente ocuparse de las reglas sobre la formación y validez de un solo instrumento, y de que debería estudiarse la conveniencia de formular normas que regulasen la formación y validez de los contratos en general, en la medida en que fuesen pertinentes al comercio internacional [9].

Informe del Grupo de Trabajo

24. En el informe se indicaba que el Grupo de Trabajo era unánimemente de la opinión de que, en su próximo período de sesiones, debería comenzar los trabajos sobre las reglas uniformes que regulan la formación de los contratos y tratar de formularlas sobre una base más amplia que la compraventa internacional de mercaderías. Si en el curso de los trabajos se viera que los principios en que se basaban los contratos de compraventa y otros tipos de contratos no podían ser tratados en el mismo texto, el Grupo concentraría su labor exclusivamente en los contratos de compraventa. Además, el Grupo de Trabajo opinaba que debería considerar si algunas o todas de las reglas sobre le validez podían combinarse adecuadamente con las reglas sobre la formación de los contratos. El Grupo de Trabajo decidió presentar estas conclusiones a la Comisión en su noveno período de sesiones para obtener sus opiniones al respecto.

Examen del informe por la Comisión [10]

25. La Comisión concentró su debate en tres cuestiones principales :

a) La cuestión de si la convención propuesta sobre la compraventa internacional de mercaderías y las reglas que habrían de adoptarse respecto de la formación y validez de los contratos para la compraventa internacional de mercaderías deberían incorporarse en una convención única o si las reglas sobre la formación y validez de los contratos para la compraventa internacional de mercaderías deberían ser objeto de una convención separada;

b) En el caso de que se decidiera preparar dos convenciones, la cuestión de si ambas deberían presentarse a

* Reproducido en el *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, segunda parte, I, 1.

[6] La Comisión examinó el informe en su 173.ª sesión, celebrada el 12 de abril de 1976; el acta resumida de esa sesión figura en el documento A/CN.9/SR.173.

[7] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo cuarto período de sesiones, Suplemento N.º 18* (A/7618), párr. 38, inciso 3 *a* de la resolución contenida en el documento (*Anuario de la CNUDMI, vol. I : 1968-1970*, segunda parte, II). La Convención de La Haya de 1964 relativa a una Ley uniforme sobre la formación de contratos para la venta internacional de mercaderías y la Ley uniforme anexa aparecen en el *Registro de textos de convenciones y otros instrumentos relativos al derecho mercantil internacional*, vol. I (publicación de las Naciones Unidas, N.º de venta : S.71.V.3), cap. I, 1.

[8] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo quinto período de sesiones, Suplemento N.º 17* (A/8017), párr. 72 (*Anuario de la CNUDMI, vol. I : 1968-1970*, segunda parte, III).

[9] *Ibid., vigésimo noveno período de sesiones, Suplemento N.º 17* (A/9617), párrs. 91 a 93 (*Anuario de la CNUDMI, vol. V : 1974*, primera parte, II, A).

[10] La Comisión examinó el informe en su 173.ª sesión, celebrada el 12 de abril de 1976; el acta resumida de esa sesión figura en el documento A/CN.9/SR.173.

una conferencia de plenipotenciarios o a conferencias de plenipotenciarios separadas;

c) La cuestión de si las reglas sobre la formación y validez de los contratos deberían prepararse para una amplia gama de contratos utilizados en el comercio internacional o solamente para la compraventa internacional de mercaderías.

26. Respecto de las dos primeras cuestiones, se señaló que la situación sería más fácil para los que utilizasen las reglas que estaban siendo preparadas por la Comisión si hubiera un texto único. Se señaló también que la preparación de un texto único, o, como mínimo, el examen de los dos textos en la misma conferencia de plenipotenciarios, facilitaría la preparación de textos que fueran idénticos en su enfoque y en el uso de terminología. En cambio, se indicó que la preparación de reglas sobre la formación y la validez de los contratos requeriría tiempo y que no sería conveniente esperar hasta la terminación de esta tarea para convocar la conferencia de plenipotenciarios a fin de que examinase el proyecto de convención sobre la compraventa internacional de mercaderías. Se señaló también que sería más difícil obtener la ratificación por un amplio número de Estados de un texto único que combinara las reglas sobre la formación y validez de los contratos con las relativas a la compraventa internacional de mercaderías. Además, se indicó que el examen del proyecto de convención sobre la compraventa internacional de mercaderías constituiría por sí mismo un tema completo para una conferencia de plenipotenciarios y que sería difícil para esa conferencia prestar plena atención también a los problemas de formación y validez.

27. En cuanto a la tercera cuestión, la Comisión opinaba que el Grupo de Trabajo debería limitar su labor a la preparación de reglas sobre la formación de los contratos para la compraventa internacional de mercaderías con objeto de terminar su tarea en el plazo más breve posible, pero que el Grupo de Trabajo tenía poder discrecional en cuanto a incluir algunas reglas respecto de la validez de tales contratos. La Comisión pidió al Grupo de Trabajo que informara de sus conclusiones a ese respecto a la Comisión en el décimo período de sesiones.

Decisión de la Comisión

28. En su 173.ª sesión, celebrada el 12 de abril de 1976, la Comisión adoptó por unanimidad la siguiente decisión :

« *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 séptimo período de sesiones;

» 2. *Felicita* al Grupo de Trabajo por la rápida y fructífera terminación de la tarea que le fue confiada respecto de la revisión de la Ley uniforme sobre la compraventa internacional de mercaderías, anexa a la Convención de La Haya de 1.º de julio de 1964;

» 3. *Decide :*

» *a)* Examinar el proyecto de convención sobre la compraventa internacional de mercaderías en su décimo período de sesiones;

» *b)* Aplazar hasta su décimo período de sesiones el examen de la cuestión de si las reglas sobre la formación y la validez de los contratos deben consignarse en la misma convención que contenga las reglas sobre la compraventa internacional de mercaderías o en una convención separada, y de, si hubiera convenciones separadas, si éstas deberían examinarse en la misma conferencia de plenipotenciarios;

» *c)* Pedir al Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías que limite su labor sobre la formación y la validez de los contratos a los relacionados con la compraventa internacional de mercaderías. »

Capítulo III

Pagos internacionales

TÍTULOS NEGOCIABLES

29. La Comisión tuvo ante sí el informe del Grupo de Trabajo sobre títulos negociables internacionales acerca de la labor realizada en su cuarto período de sesiones, celebrado en Nueva York del 2 al 12 de febrero de 1976 (A/CN.9/117) *. En el informe se exponían los progresos realizados por el Grupo de Trabajo en la preparación de un proyecto definitivo de ley uniforme sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales.

30. Como se indicaba en el informe, el Grupo de Trabajo en su cuarto período de sesiones había examinado los artículos 79 a 86 y los artículos 1 a 11 del proyecto de ley uniforme sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales preparado por el Secretario General de conformidad con una decisión de la Comisión [11]. La ley uniforme propuesta establecería normas uniformes aplicables a los títulos negociables internacionales (letras de cambio o pagarés) de uso facultativo en los pagos internacionales.

31. En el informe se exponían las deliberaciones y conclusiones del Grupo de Trabajo acerca de la prescripción de acciones, los títulos perdidos, la esfera de aplicación de la ley uniforme propuesta, los requisitos de forma de los títulos y la interpretación de esos requisitos.

Examen del informe por la Comisión [12]

32. La Comisión observó con satisfacción que el Grupo de Trabajo había terminado su primera lectura del proyecto de ley uniforme. De conformidad con su política general de examinar el fondo de la labor realizada

* Reproducido en el presente volumen, segunda parte, II, 1 *infra*.

[11] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo sexto período de sesiones, Suplemento N.º 17* (A/8417), párr. 35 (*Anuario de la CNUDMI, vol. II : 1971*, primera parte, II, A). El proyecto de ley uniforme y el comentario figuran en el documento A/CN.9/WG.IV/WP.2.

[12] La Comisión examinó el informe en su 173.ª sesión; el acta resumida de la sesión figura en el documento A/CN.9/SR.173.

por los grupos de trabajo sólo una vez completada esa labor, la Comisión tomó nota del informe del Grupo de Trabajo sobre títulos negociables internacionales.

Decisión de la Comisión

33. En su 173.ª sesión, celebrada el 12 de abril de 1976, la Comisión aprobó por unamidad 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 cuarto 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, de conformidad con las directrices del Grupo de Trabajo sobre títulos negociables internacionales, 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 efectuar 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. »

Capítulo IV

Reglamentación internacional del transporte marítimo

A.—Introducción

34. En una resolución aprobada en su segundo período de sesiones, celebrado en febrero de 1971, el Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) recomendó que la Comisión examinara 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 conocimientos (Convenio de Bruselas de 1924) y en el Protocolo por el que se modificó ese Convenio (Protocolo de Bruselas de 1968), con miras a revisar y ampliar las reglas o, según procediese, a preparar un nuevo convenio internacional para su adopción bajo los auspicios de las Naciones Unidas.

35. En su cuarto período de sesiones, la Comisión decidió examinar las normas que rigen la responsabilidad de los porteadores marítimos por la carga [13] con arreglo a los criterios indicados en la citada resolución sobre los conocimientos de embarque aprobada por el Grupo de Trabajo de la UNCTAD (TD/B/C.4/86, anexo I).

36. Para llevar a cabo su programa de trabajo, la Comisión estableció un grupo de trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo integrado por 21 miembros de la Comisión. El Grupo de Trabajo celebró ocho período de sesiones y presentó a la Comisión, en el octavo período de sesiones de ésta, el texto de un proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías [14]. En su séptimo período de sesiones, la Comisión pidió al Secretario General que transmitiera el texto definitivo del proyecto de convenio, una vez aprobado por el Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo, a los gobiernos y las organizaciones internacionales interesadas para que formularan obervaciones, y que preparase un análisis de esas observaciones para su consideración por la Comisión en su actual período de sesiones.

37. La Comisión tuvo ante sí los documentos siguientes :

i) A/CN.9/109 * : Comentarios de los gobiernos y organizaciones internacionales acerca del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías. Este documento reproduce también el texto del proyecto de convenio (págs. 5 a 20).

ii) A/CN.9/110 * : Análisis de los comentarios de los gobiernos y organizaciones internacionales sobre el proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías.

iii) A/CN.9/115 * : Proyectos de disposiciones respecto de la aplicación, reservas y otras cláusulas definitivas del convenio sobre el transporte marítimo de mercancías. Esos proyectos de decisiones habían sido elaborados por la Secretaría atendiendo a una petición que le hizo el Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo en su octavo período de sesiones. El Grupo de Trabajo no había examinado esos proyectos de disposiciones.

iv) A/CN.9/115/Add.1 : Cuadros 1 y 2 (1975) del Registro de Transporte Marítimo de Lloyd.

[13] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo sexto período de sesiones, Suplemento N.º 17* (A/8417), párrs. 10 a 23 (*Anuario de la CNUDMI, vol. II : 1971*, primera parte, II, A). Para las otras medidas de la Comisión sobre el tema de la reglamentación internacional del transporte marítimo, véase *ibid., vigésimo cuarto período de sesiones, Suplemento N.º 18* (A/7618), párrs. 114 a 133 (*Anuario de la CNUMDI, vol. I : 1968-1970*, segunda parte, II, A); *ibid., vigésimo quinto período de sesiones, Suplemento N.º 17* (A/8017), párrs. 157 a 166 (*Anuario de la CNUDMI, vol. I : 1968-1970*, segunda parte, III, A); *ibid., vigésimo séptimo período de sesiones, Suplemento N.º 17* (A/8717), párrs. 44 a 51 (*Anuario de la CNUDMI, vol. III :* 1972, primera parte, II, A) : *ibid., vigésimo octavo período de sesiones, Suplemento N.º 17* (A/9017), párrs. 46 a 61 (*Anuario de la CNUDMI, vol. IV : 1973*, primera parte, II, A); *ibid., vigésimo noveno período de sesiones, Suplemento N.º 17* (A/9617), párrs. 38 a 53 (*Anuario de la CNUDMI, vol. V : 1974*, primera parte, II, A); e *ibid., trigésimo período de sesiones*, Suplemento N.º 17 (A/10017), párrs. 64 a 77 (*Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, primera parte, II, A).

* Reproducido en el presente volumen, segunda parte, IV *infra*.

[14] En su 179.ª sesión, celebrada el 7 de mayo de 1976, la Comisión tomó nota de que su Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo había cumplido así su mandato y, por ello, decidió disolverlo.

v) A/CN.9/105 ** : Informe del Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo acerca de la labor realizada en su octavo período de sesiones.

vi) Documentos de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo :

TD/B/C.4/ISL/19 : conocimientos de embarque — Comentarios relativos al proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías preparado por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo : informe de la secretaría de la UNCTAD;

TD/B/C.4/ISL/19/Suppl.1 y Suppl.2 : conocimientos de embarque — Proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías : observaciones generales de la secretaría de la UNCTAD;

TD/B/C.4/ISL/21 : informe del Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo acerca de la labor realizada en la primera parte de su quinto período de sesiones.

38. La Comisión estableció el Comité Plenario I para que considerase el proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías aprobado por el Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo y le presentase un informe al respecto. El Comité I se reunió del 12 de abril al 6 de mayo y celebró 31 sesiones. El informe del Comité I a la Comisión figura en el anexo I del presente informe.

B.—Examen del informe del Comité Plenario I

39. La Comisión examinó el informe del Comité I en sus sesiones 178.ª y 179.ª, celebradas el 7 de mayo de 1976 [15].

40. Se expresó la opinión de que debería señalarse a la atención de la conferencia internacional de plenipotenciarios que se convocaría para concluir un convenio sobre el transporte marítimo de mercancías la posibilidad de reemplazar, cuando procediera, en el texto en inglés del proyecto de convenio, el futuro *shall* por el presente del indicativo *is*.

41. Tras deliberar, la Comisión aprobó el texto del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías propuesto por el Comité I, con los cambios siguientes :

a) En los párrafos 1 y 2 del artículo 8 se sustituyó la frase « pérdida, daño o demora » — la primera vez que aparecía en esas disposiciones — por « pérdida, daño o demora en la entrega »;

b) En la primera frase del texto en inglés del párrafo 2 del artículo 15, se intercaló una coma entre las palabras *this article* y *shall state*;

c) En el párrafo 1 del artículo 20, se suprimieron la expresión « por daños relativos » que figuraba entre corchetes, y la nota de pie de página correspondiente a ella;

d) En el párrafo 2 del artículo 20, tras « el período comienza », se suprimieron las palabras « a correr »;

e) En el párrafo 3 del artículo 20, se sustituyó la expresión « comienza a correr » por « se inicia »;

f) En el párrafo 4 del artículo 20, se suprimieron las palabras « durante el curso »;

g) En el párrafo 1 del artículo 21, después de la palabra « Estados », se agregó la siguiente nota de página « 6 » : Un número considerable de delegaciones se pronunció a favor de la inclusión de la palabra « contratantes » después de la palabra « Estados »;

h) En el texto en inglés del párrafo 5 del artículo 21, se añadió una coma entre las palabras *parties* y *after a claim*; e

i) En el párrafo 1 del artículo 22, se sustituyeron las palabras « que puedan surgir en relación con un contrato de transporte », por « relativas al transporte de mercancías con arreglo a este convenio que puedan surgir ».

42. En lo tocante a los proyectos de artículos sobre la aplicación, las reservas y otras cláusulas finales del proyecto de Convenio sobre el transporte marítimo de mercancías (A/CN.9/115), la Comisión decidió que esos proyectos, tal como habían sido modificados por la Secretaría con arreglo a las propuestas aprobadas por el Comité I se distribuyeran, junto con el proyecto de Convenio, a los gobiernos y a las organizaciones internacionales interesadas para que hicieran llegar sus observaciones y sugerencias.

43. La Comisión opinó en forma unánime que la Asamblea General debía convocar a una conferencia internacional de plenipotenciarios para concluir, sobre la base de los proyectos de artículos aprobados por la Comisión, un convenio sobre el transporte marítimo de mercancías. La Comisión tomó nota de que el Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo de la UNCTAD había expresado el deseo de que la conferencia internacional de plenipotenciarios se celebrara en 1977 o a principios de 1978. El representante del Secretario General hizo una exposición sobre las consecuencias financieras de esa conferencia.

Decisión de la Comisión

44. En su 179.ª sesión, celebrada el 7 de mayo de 1976, la Comisión aprobó la siguiente decisión :

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

» *Recordando* la decisión adoptada en su cuarto período de sesiones de examinar, en respuesta a una resolución del Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo establecido por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, las normas y prácticas relativas a los conocimientos de embarque, incluidas las reglas contenidas en el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos (Convenio de Bruselas de 1924) y en el Protocolo por el que se modificó ese Convenio (Protocolo de Bruselas de 1968), a fin de revisar y ampliar dichas reglas y, si procediera, preparar un nuevo convenio internacional

** Reproducido en el *Anuario de la CNUDMI, vol. VI :* 1975, segunda parte, IV, 3.

[15] Las actas resumidas de estas sesiones figuran en los documentos A/CN.9/SR.178 y 179.

para su aprobación bajo los auspicios de las Naciones Unidas,

» *Considerado* que el comercio internacional es un factor importante en la promoción de las relaciones de amistad entre los Estados y que la aprobación de un convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, que estableciese una distribución equilibrada de los riesgos entre el propietario de la carga y el transportador, contribuiría al desarrollo del comercio mundial,

» 1. *Aprueba* el texto del proyecto de Convenio sobre el Transporte Marítimo de Mercancías tal como figura en el párrafo 45 de su informe sobre la labor realizada en su noveno período de sesiones;

» 2. *Pide* al Secretario General :

» *a)* Que distribuya el proyecto de Convenio, junto con el proyecto de disposiciones relativas a la aplicación, reservas y otras cláusulas finales que ha de preparar el Secretario General, a los gobiernos y organizaciones internacionales interesadas para que formulen observaciones y propuestas;

» *b)* Que transmita el proyecto de Convenio y el proyecto de disposiciones relativas a la aplicación, reservas y otras cláusulas finales al Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo establecido por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, para que formule observaciones y propuestas;

» *c)* Que prepare una recopilación analítica de las observaciones y propuestas recibidas de los gobiernos, el Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre reglamentación internacional del transporte marítimo y las organizaciones internacionales interesadas, y presente esta recopilación analítica a la conferencia de plenipotenciarios que la Asamblea General tal vez desee convocar;

» 3. *Recomienda* a la Asamblea General que convoque lo antes posible a una conferencia internacional de plenipotenciarios para concluir, sobre la base del proyecto de Convenio aprobado por la Comisión, un convenio sobre el transporte marítimo de mercaderías. »

C.—Texto del proyecto de Convenio sobre el Transporte Marítimo de Mercancías

45. El proyecto de Convenio sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, aprobado por la Comisión, es del tenor siguiente :

PROYECTO DE CONVENIO SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

Parte I.—Disposiciones generales

Artículo 1. Definiciones

En el presente Convenio :

1. Por « porteador » se entenderá toda persona que por sí o por conducto de otra que actúe en su nombre haya celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador.

2. Por « porteador efectivo » se entenderá toda persona a quien el porteador haya encomendado la realización del transporte de las mercancías, o de parte del transporte, así como cualquier otra persona a quien se haya encomendado esa realización.

3. Por « consignatario » se entenderá la persona autorizada para recibir las mercancías.

4. El término « mercancías » incluye los animales vivos; cuando las mercancías se agrupen en un contenedor, paleta u otra unidad de transporte similar, o cuando estén embaladas, el término « mercancías » comprenderá esa unidad de transporte o embalaje si es proporcionada por el cargador.

5. Por « contrato de transporte » se entenderá aquel en virtud del cual el porteador, contra el pago de un flete, se compromete a transportar mercancías por mar de un puerto a otro.

6. Por « conocimiento de embarque » se entenderá un documento que haga prueba de un contrato de transporte y en el que conste que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado esas mercancías, y se compromete a entregarlas contra la presentación de ese documento. Constituirá tal compromiso la disposición, incluida en el documento, de que las mercancías se entregarán a la orden de una persona designada, o a la orden, o al portador.

7. La expresión « por escrito » incluye, entre otras cosas, el telegrama y el télex.

Artículo 2. Ambito de aplicación

1. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todos los contratos de transporte 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 presente Convenio se aplicarán independientemente de la nacionalidad del buque, el porteador, el porteador efectivo, el cargador, el consignatario o cualquiera otra persona interesada.

3. Las disposiciones del presente Convenio no serán aplicables a los contratos de fletamento. Sin embargo, cuando se extienda un conocimiento de embarque en cumplimiento de un contrato de fletamento, las disposiciones del Convenio se aplicarán a ese conocimiento de embarque si éste regula la relación entre el

porteador y el titular del conocimiento que no sea el fletador.

4. Si en un contrato se prevé el transporte de mercancías en embarques sucesivos durante un plazo convenido, las disposiciones del presente Convenio regirán cada uno de esos embarques. Sin embargo, cuando un embarque se efectúe con arreglo a un contrato de fletamento, se aplicarán las disposiciones del párrafo 3 del presente artículo.

Artículo 3. Interpretación del Convenio

En la interpretación y aplicación de las disposiciones del presente Convenio se tendrán en cuenta su carácter internacional y la necesidad de promover la uniformidad.

PARTE II.—RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

Artículo 4. Período de responsabilidad

1. La responsabilidad del porteador por las mercancías con arreglo a lo dispuesto en el presente Convenio comprenderá el período durante el cual las mercancías estén a cargo del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.

2. A los efectos del párrafo 1 del presente artículo, 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; o

b) En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del porteador, poniéndolas a disposición del consignatario de conformidad con el contrato, o la ley, o los usos del ramo de que se trate 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.

3. La mención del porteador o el consignatario en los párrafos 1 y 2 del presente artículo comprende también a los empleados o los agentes del porteador o del consignatario, respectivamente.

Artículo 5. Fundamentos de la responsabilidad

1. 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 4, 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.

2. Se considerará que hay demora en la entrega cuando las mercancías no hayan sido entregadas en el puerto de descarga previsto en el contrato de transporte dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, habida cuenta de las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un porteador diligente.

3. El titular de una acción por pérdida de las mercancías podrá considerarlas perdidas cuando no hayan sido entregadas según establece el artículo 4 dentro de los 60 días siguientes a la expiración del plazo de entrega previsto en el párrafo 2 del presente artículo.

4. El porteador responderá en caso de incendio, siempre que el demandante demuestre que el incendio se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes.

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 existan pruebas 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.

6. Salvo por avería gruesa, el porteador no responderá de la pérdida, daños o demora en la entrega que sean resultado de medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas o de medidas razonables para el salvamento de mercancías en el mar.

7. Cuando la culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes concurra con otra causa en la pérdida, daños o demora en la entrega de las mercancías, el porteador sólo será responsable por la parte de la pérdida, daños o demora en la entrega atribuible a dicha culpa o negligencia, pero deberá demostrar el importe de la pérdida, daños o demora en la entrega no atribuible a ellas.

Artículo 6. Límites de la responsabilidad

1. *a)* La responsabilidad del porteador por la pérdida o el daño de las mercancías, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a (...) unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada o a (...) unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

b) La responsabilidad del porteador por la demora en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, no excederá del [...] [1] del flete [que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido la demora] [que deba pagarse en virtud del contrato de transporte].

c) En ningún caso la responsabilidad acumulada del porteador por los conceptos enunciados en los apartados *a* y *b* del presente párrafo exederá del límite determinado con arreglo al apartado *a* por la pérdida total de las mercancías respecto de las cuales se incurrió en esa responsabilidad.

[1] La cuestión de si el límite debe ser igual al flete o un múltiplo del flete deberá determinarse en la conferencia de plenipotenciarios que considere el proyecto de Convenio.

2. A los efectos de calcular cuál cantidad es mayor de conformidad con el párrafo 1 del presente artículo, se aplicarán las siguientes normas :

a) Cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o cualquier dispositivo de transporte similar, 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 una unidad de carga transportada.

b) En los casos en que el propio dispositivo se haya perdido o dañado, dicho dispositivo, cuando no sea propiedad del porteador o no haya sido suministrado por éste, será considerado una unidad independiente de carga transportada.

3. Por unidad de cuenta se entenderá... [2].

4. Mediante acuerdo entre el porteador y el cargador, se podrán fijar límites de responsabilidad superiores a los previstos en el párrafo 1.

Variante del artículo 6 : límites de la responsabilidad [3]

1. La responsabilidad del porteador con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5 estará limitada a una suma equivalente a (...) unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías que hayan sido perdidas o dañadas o hayan sufrido demora.

2. Por unidad de cuenta se entenderá... [4].

3. Mediante acuerdo entre el porteador y el cargador, se podrán fijar límites de responsabilidad superiores a los previstos en el párrafo 1.

Artículo 7. Aplicación a reclamaciones no contractuales

1. Las exoneraciones y límites de responsabilidad establecidos 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, extracontractual o de otra índole.

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 2 del presente artículo no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.

Artículo 8. Pérdida del derecho de la limitación de responsabilidad

1. El porteador no tendrá derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad prevista en el artículo 6 si se demuestra que la pérdida, los daños o la demora en la entrega fueron causados por un acto u omisión, hechos con la intención de causar dicha pérdida, daños o demora, o imprudentemente y con conocimiento de que probablemente ocurrirían tales pérdidas, daños o demora, y el acto u omisión fuese :

a) Del porteador mismo, o

b) De un empleado del porteador, distinto del capitán y de los miembros de la tripulación, mientras ejercía en el ámbito de sus funciones la supervisión respecto de la parte del transporte en que ocurrió ese acto u omisión; o

c) De un empleado del porteador, incluido el capitán y cualquier miembro de la tripulación, mientras manipulaba o cuidaba las mercancías en el ámbito de sus funciones.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 7, el empleado o agente del porteador no tendrá derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad prevista en el artículo 6 si se demuestra que la pérdida, los daños o la demora en la entrega fueron causados por un acto u omisión de ese empleado o agente, hechos con la intención de causar pérdida, daños o demora, o imprudentemente y con conocimiento de que probablemente ocurrirían tales pérdidas, daños o demora.

Artículo 9. Carga sobre cubierta

1. El porteador podrá transportar mercancías sobre cubierta solamente cuando ello esté conforme con un acuerdo concertado con el cargador, o con los usos del comercio de que se trate, o cuando lo exijan las normas o disposiciones legales.

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 del presente artículo o cuando el porteador no pueda invocar en virtud del párrafo 2 del presente artículo un acuerdo para el transporte sobre cubierta, el porteador, no obstante las disposiciones del párrafo 1 del artículo 5, será responsable de las pérdidas o daños sufridos por las mercancías, así como de la demora en la entrega, que resulte solamente del transporte sobre

[2] La unidad de cuenta se determinará en la conferencia de plenipotenciarios que considere el proyecto de Convenio.

[3] Si la responsabilidad por demora en la entrega tuviera que estar sujeta, con arreglo a esta variante, a un límite especial de la responsabilidad, se podrá complementar el párrafo 1 de esa variante con los párrafos 1 *b* y 1 *c* del texto básico para el artículo 6 consignado más arriba. De ser así, el texto del párrafo 1 de la variante requeriría algunos cambios de redacción.

[4] La unidad de cuenta se determinará en la conferencia de plenipotenciarios que considere el proyecto de Convenio.

cubierta, y el alcance de su responsabilidad se determinará, de conformidad con las disposiciones de los artículos 6 u 8, según corresponda.

4. El transportar mercancías sobre cubierta contraviniendo el acuerdo expreso de transportarlas bajo cubierta se considerará un acto u omisión del porteador en el sentido del artículo 8.

Artículo 10. Responsabilidad del porteador y del porteador efectivo

1. Cuando la realización del transporte o de parte del mismo haya sido encomendada a un porteador efectivo, independientemente de que el contrato de transporte lo autorice o no, el porteador seguirá, no obstante, respondiendo de la totalidad del transporte de conformidad con las disposiciones del presente Convenio. En relación con el transporte que realice el porteador efectivo, el porteador responderá por los actos y omisiones que el porteador efectivo y sus empleados y agentes cometan en el ejercicio de sus respectivas funciones.

2. El porteador efectivo responderá, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, del transporte realizado por él. Las disposiciones de los párrafos 2 y 3 del artículo 7 y del párrafo 2 del artículo 8 se aplicarán si se inicia un procedimiento contra un empleado o agente del porteador efectivo.

3. Todo acuerdo especial en virtud del cual el porteador asuma obligaciones no impuestas por el presente Convenio o toda renuncia de derechos conferidos por el presente Convenio afectarán al porteador efectivo únicamente si éste ha convenido en ello expresamente y por escrito. Independientemente de que así lo haya acordado o no el porteador efectivo, el porteador seguirá respondiendo, no obstante, por las obligaciones o renuncias resultantes de ese acuerdo especial.

4. En los casos y en la medida en que tanto el porteador como el porteador efectivo sean responsables, su responsabilidad será conjunta y solidaria.

5. El total de las sumas exigibles al porteador, al porteador efectivo y a sus empleados y agentes no excederá de los límites previstos en el presente Convenio.

6. Nada de lo dispuesto en el presente artículo menoscabará cualquier derecho de repetición que pueda existir entre el porteador y el porteador efectivo.

Artículo 11. Transporte directo

1. No obstante las disposiciones del párrafo 1 del artículo 10, cuando un contrato de transporte estipule explícitamente que una parte especificada del transporte a que se refiera el contrato será realizada por una persona designada distinta del porteador, el contrato podrá disponer asimismo que el porteador no sea responsable por pérdidas, daños o demora en la entrega causados por un hecho ocurrido cuando las mercancías estaban a cargo del porteador efectivo durante dicha parte del transporte. Corresponderá al porteador probar que tales pérdidas, daños o demora en la entrega se produjeron en esa oportunidad.

2. El porteador efectivo será responsable de conformidad con las disposiciones del párrafo 2 del artículo 10 por las pérdidas, los daños o la demora en la entrega causados por un hecho ocurrido mientras las mercancías estén a su cargo.

PARTE III.—RESPONSABILIDAD DEL CARGADOR

Artículo 12. Norma general

El cargador no será responsable por la pérdida sufrida por el porteador o por el porteador efectivo, ni por el daño sufrido por el buque, salvo que esa pérdida o daño haya sido ocasionado por falta o negligencia del cargador, sus empleados o agentes. Los empleados o agentes del cargador tampoco serán responsables por dicha pérdida o daño a menos que haya sido causado por falta o negligencia de su parte.

Artículo 13. Normas expeciales relativas a las mercancías peligrosas

1. El cargador señalará o marcará en forma conveniente las mercancías peligrosas como tales.

2. Cuando el cargador entregue mercancías peligrosas al porteador o al porteador efectivo, según el caso, le informará de su carácter peligroso y, en caso necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Si el cargador no lo hace y el porteador o el porteador efectivo no tiene conocimiento de alguna otra manera de su carácter peligroso :

a) El cargador será responsable ante el porteador y cualquier porteador efectivo de toda pérdida derivada del envío de dichas mercancías, y

b) Las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, cuando las circunstancias lo requieran, sin pago de indemnización.

3. Las disposiciones del párrafo 2 del presente artículo no podrán ser invocadas por ninguna persona si durante el transporte se hubiera hecho cargo de las mercancías con conocimiento de su carácter peligroso

4. Si, en los casos en que las disposiciones del inciso *b* del párrafo 2 del presente artículo no se apliquen o no puedan ser invocadas, las mercancías peligrosas llegan a constituir un peligro real para la vida humana o los bienes, podrán ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, cuando las circunstancias lo requieran, sin pago de indemnización, excepto cuando exista la obligación de contribuir a la avería gruesa o cuando el porteador sea responsable de conformidad con las disposiciones del artículo 5.

PARTE IV.—DOCUMENTOS DE TRANSPORTE

Artículo 14. Expedición del conocimiento de embarque

1. Cuando el porteador o el porteador efectivo reciba las mercancías y se haga cargo de ellas, el porteador deberá, a petición del cargador, expedir a éste un conocimiento de embarque.

2. El conocimiento de embarque podrá ser firmado por una persona autorizada al efecto por el porteador. Se considerará que un conocimiento de embarque firmado por el capitán del buque que transporte las mercancías ha sido firmado en nombre del porteador.

3. La firma en el conocimiento de embarque podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico, si ello no es incompatible con las leyes del país en que se expida el conocimiento de embarque.

Artículo 15. Contenido del conocimiento de embarque

1. El conocimiento de embarque deberá indicar, entre otros, los siguientes datos :

a) La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para la identificación de las mismas, el número de bultos o de piezas, y el peso de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos todos que se harán constar tal y como hayan sido facilitados por el cargador;

b) El estado aparente de las mercancías;

c) El nombre y el establecimiento principal del porteador;

d) El nombre del cargador;

e) El nombre del consignatario, en el caso de que dicho nombre haya sido facilitado por el cargador;

f) El puerto de carga según el contrato de transporte y la fecha en que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en ese puerto;

g) El puerto de descarga según el contrato de transporte;

h) El número de originales del conocimiento de embarque si hubiera más de uno;

i) El lugar de expedición del conocimiento de embarque;

j) La firma del porteador o de la persona que actúe en su nombre;

k) El flete, en la medida en que haya de ser pagado por el consignatario, u otra indicación de que éste lo ha de pagar;

l) La declaración mencionada en el párrafo 3 del artículo 23, y

m) La declaración, si procede, de que las mercancías se transportarán o podrán transportarse sobre cubierta.

2. Después de que las mercancías hayan sido cargadas a bordo, el porteador expedirá al cargador, si éste lo solicita, un conocimiento de embarque con la estampilla « embarcado », en el cual, además de los datos requeridos en virtud del párrafo 1 del presente artículo, se consignará que las mercancías se encuentran a bordo de un buque o unos buques determinados y se indicará la fecha o las fechas en que se ha efectuado la carga. Si el porteador hubiese expedido previamente al cargador un conocimiento de embarque u otro título representativo de cualquiera de tales mercancías, el cargador, a petición del porteador, entregará dicho documento a cambio del conocimiento de embarque con la estampilla « embarcado ». Cuando el cargador solicite un conocimiento de embarque con la estampilla « embarcado », el porteador podrá, para atender a esa solicitud, modificar cualquier documento anteriormente expedido si, con las modificaciones introducidas, dicho documento contiene toda la información que debe contener el conocimiento de embarque con la estampilla « embarcado ».

3. La omisión en el conocimiento de embarque de uno o varios de los datos a que se refiere el presente artículo no afectará la validez del documento como conocimiento de embarque, a condición de que se ajuste, sin embargo, a los requisitos establecidos en el párrafo 6 del artículo 1.

Artículo 16. Conocimiento de embarque : reservas y valor probatorio

1. Si el conocimiento de embarque contiene datos concernientes a la naturaleza general, las marcas principales, el número de bultos o piezas, el peso o la cantidad de las mercancías respecto de las cuales el porteador —u otra persona que expida el conocimiento de embarque en su nombre— sabe o tiene motivos razonables para sospechar que no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado a su cargo o —en el caso de haberse expedido un conocimiento de embarque con la estampilla « embarcado »— las mercancías que efectivamente ha cargado, o cuando no ha tenido medios razonables para verificar esos datos, el porteador o esa otra persona hará incluir en el conocimiento de embarque una reserva en la que se especifiquen esas inexactitudes, los motivos de sospecha o la ausencia de medios razonables para verificar esos datos.

2. Cuando el porteador u otra persona que expida el conocimiento de embarque en su nombre no haga constar en el conocimiento de embarque el estado aparente de las mercancías, se entenderá que ha indicado en el conocimiento de embarque que las mercancías estaban en buen estado aparente.

3. Excepto en lo concerniente a los datos acerca de los cuales se haya hecho la reserva permitada en virtud del párrafo 1 del presente artículo, y en la medida de tal reserva :

a) El conocimiento de embarque establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha tomado a su cargo o, en el caso de haberse expedido un conocimiento de embarque con la estampilla « embarcado », ha cargado las mercancías tal como están descritas en el conocimiento de embarque; y

b) No se admitirá al porteador la prueba en contrario cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que haya procedido de buena fe, fiándose de la descripción de las mercancías que se hacía en ese conocimiento.

4. Un conocimiento de embarque en el que no se especifique el flete o no se indique de otro modo que el consignatario habrá de pagar flete, conforme a lo previsto en el apartado *k* del párrafo 1 del artículo 15, o no se especifiquen derechos de almacenaje incurridos en el puerto de carga pagaderos por el consignatario, constituirá presunción, salvo prueba en contrario, de

que el consignatario no tiene que pagar ningún flete ni derechos de almacenaje. Sin embargo, no se admitirá al porteador la prueba en contrario cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero, incluso un consignatario, que haya procedido de buena fe basándose en la ausencia de tal indicación en el conocimiento de embarque.

Artículo 17. Garantías por parte del cargador [5]

1. Se estimará que el cargador garantiza al porteador la exactitud de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, cantidad y peso, que él ha facilitado para que se incluyan en el conocimiento de embarque. El cargador indemnizará al porteador de toda pérdida que resulte de inexactitudes en esos datos. El cargador seguirá siendo responsable aun cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido por él. El derecho del porteador a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad dimanante del contrato de transporte respecto de cualquier otra persona que no sea el cargador.

2. Las cartas de garantía o pactos en virtud de los cuales el cargador se comprometa a indemnizar al porteador de las pérdidas que resulten de la expedición del conocimiento de embarque por el porteador, o por una persona que actúe en su nombre, sin hacer constar ninguna reserva acerca de los datos facilitados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, o acerca del estado aparente de las mercancías, serán nulos y no tendrán efecto alguno respecto de un tercero, incluso un consignatario, al que se haya transferido el conocimiento de embarque.

3. Esas cartas de garantía o esos pactos serán válidos respecto del cargador, a menos que el porteador o la persona que actúa en su nombre, al omitir la reserva a que se hace referencia en el párrafo 2 del presente artículo, tenga la intención de perjudicar a un tercero, incluso un consignatario, que actúe basándose en la descripción de las mercancías que se hace en el conocimiento de embarque. Si en ese último caso la reserva omitida se refiere a datos facilitados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, el porteador no tendrá derecho a la indemnización del cargador prevista en el párrafo 1 del presente artículo.

4. En el caso de fraude intencional a que se hace referencia en el párrafo 3 del presente artículo, el porteador será responsable, sin poder acogerse al beneficio de la limitación de su responsabilidad establecida en el presente Convenio, de las pérdidas en que haya incurrido un tercero, incluso un consignatario, que haya obrado basándose en la descripción de las mercancías que se hacía en el conocimiento de embarque expedido.

Artículo 18. Documentos distintos del conocimiento de embarque

Cuando un porteador expida un documento distinto de un conocimiento de embarque que constituya prueba de un contrato de transporte, ese documento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en la forma descrita en dicho documento.

PARTE V.—RECLAMACIONES Y ACCIONES

Artículo 19. Aviso de pérdida, daños o demora

1. A menos que el consignatario dé al porteador aviso de pérdida o daño por escrito especificando la naturaleza general de dicha pérdida o daño, a más tardar el día siguiente al de la entrega de las mercancías al consignatario, esa entrega establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que la entrega de las mercancías por el porteador se hizo tal como aparecen descritas en el documento de transporte y, si no se hubiese expedido ese documento, en buenas condiciones.

2. Cuando las pérdidas o daños no sean aparentes, se aplicarán según corresponda las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo, si no se ha dado aviso por escrito dentro de un plazo de 15 días consecutivos contado a partir del día siguiente al de la entrega de las mercancías al consignatario.

3. Si en el momento de la entrega al consignatario el estado de las mercancías ha sido objeto de un examen o inspección conjuntos por las partes, no se requerirá el aviso por escrito de las pérdidas o daños que se hayan comprobado en tal examen o inspección.

4. En caso de pérdida o daños ciertos o presuntos, el porteador y el consignatario se darán todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.

5. No se pagará ninguna compensación por demora en la entrega a menos que se haya dado aviso por escrito al porteador dentro de un plazo de veintiún días consecutivos contado a partir del día siguiente al de la entrega de las mercancías al consignatario.

6. Si las mercancías han sido entregadas por un porteador efectivo, todo aviso que se dé al porteador efectivo en virtud del presente artículo tendrá el mismo efecto que tendría si hubiera sido dado al porteador, y todo aviso que se dé al porteador también tendrá el mismo efecto que tendría si hubiera sido dado al porteador efectivo.

Artículo 20. Limitación de las acciones

1. Toda acción relativa al transporte con arreglo al presente Convenio prescribirá si no se ha iniciado un procedimiento ante los tribunales judiciales o arbitrales dentro del plazo de dos años.

2. El plazo de prescripción comenzará el día en que el porteador entregue las mercancías o parte de ellas, y, en los casos en que no se entreguen mercancías, el último día en que deban entregarse.

3. El día en que comienza el plazo de prescripción no estará incluido en el plazo.

[5] Varias delegaciones opinaban que el artículo 17 debía consistir en el párrafo 1 solamente y que debían suprimirse los párrafos 2, 3 y 4.

4. La persona a quien se oponga una reclamación podrá, en cualquier momento durante el plazo de prescripción, prorrogarlo mediante declaración por escrito hecha al reclamante. Dicha declaración podrá ser reiterada.

5. La acción de indemnización de una persona considerada responsable 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 Estado en que se inicie el procedimiento. Ello no obstante, el plazo concedido no será nunca inferior a 90 días a partir del día en que la persona que ejerza la acción de indemnización haya llegado a un acuerdo sobre la reclamación o se le haya notificado la acción entablada contra ella.

Artículo 21. Jurisdicción

1. En todo procedimiento judicial relativo al transporte de mercancías con arreglo al presente Convenio el demandante podrá, a su opción, entablar la demanda ante un tribunal que, conforme al derecho del Estado [6] en que esté situado el tribunal, sea competente y dentro de cuya jurisdicción esté situado uno de los lugares o puertos siguientes :

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 o el puerto de descarga;

d) Cualquier otro lugar designado con ese objeto en el contrato de transporte.

2. *a)* No obstante las precedentes disposiciones del presente artículo, se podrá interponer acción ante los tribunales de cualquier puerto de un Estado contratante en el cual el buque que efectúa el transporte o cualquier otro buque de la misma propiedad haya sido legalmente embargado de acuerdo con las disposiciones de la ley aplicable de 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 1 del presente artículo para dirimir la controversia, pero antes de ese traslado del 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.

3. No podrá incoarse ningún procedimiento judicial en relación con el contrato de transporte en un lugar distinto de los especificados en el párrafo 1 o 2 del presente artículo. Las disposiciones de este párrafo no constituirán óbice para la jurisdicción de los Estados contratantes en relación con medidas provisionales o cautelares.

4. *a)* Cuando se haya interpuesto una acción ante un tribunal competente con arreglo al párrafo 1 o 2 del presente artículo, 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 entable el nuevo procedimiento;

b) A los efectos del presente artículo no se considerará que la solicitud de medidas en orden a la ejecución de un fallo equivale a entablar une nueva acción;

c) A los efectos del presente artículo no se considerará que el traslado de una acción a otro tribunal del mismo país equivale a entablar una nueva acción.

5. No obstante lo dispuesto en los párrafos precedentes, surtirá efecto todo acuerdo concluido por las partes, después de formularse una reclamación basada en el contrato de transporte, en el que se designe el lugar en que el demandante pueda entablar la acción.

Artículo 22. Arbitraje

1. Con sujeción a lo dispuesto en el presente artículo, las partes podrán convenir por escrito en que se sometan a arbitraje las controversias relativas al transporte de mercancías con arreglo al presente Convenio que puedan surgir.

2. Cuando un contrato de fletamento contenga una estipulación según la cual las controversias que se susciten en relación con ese contrato serán sometidas a arbitraje y un conocimiento de embarque expedido en virtud del contrato de fletamento no contenga una anotación especial en la que se establezca que esa estipulación será obligatoria para el tenedor del conocimiento, el porteador no podrá invocar la estipulación contra un tenedor que hubiese adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.

3. 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 establecimiento principal, o a falta de éste, la residencia habitual del demandado;

ii) 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;

iii) El puerto de carga o el puerto de descarga;

b) Cualquier lugar designado con ese objeto en la cláusula o acuerdo de arbitraje.

4. El árbitro, o el tribunal arbitral, aplicará las normas del presente Convenio.

5. Las disposiciones de los párrafos 3 y 4 del presente artículo se considerarán parte integrante de toda cláusula o acuerdo de arbitraje, y toda expresión de

[6] Un número considerable de delegaciones se pronunciaron a favor de agregar la palabra « Contratante » después de « Estado ».

tal cláusula o acuerdo que sea incompatible con ellas será nula y no surtirá efecto.

6. 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.

PARTE VI.—DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Artículo 23. Estipulaciones contractuales

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 demás disposiciones del contrato o documento de que forme parte. Será nula la cláusula por la que se ceda el beneficio del seguro de las mercancías al porteador o cualquier cláusula análoga.

2. No obstante 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 3 del presente artículo, el porteador pagará una indemnización de la cuantía necesaria para resarcir plenamente al titular, de conformidad con las disposiciones 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 Estado en que se interponga la demanda.

Artículo 24. Avería gruesa

1. Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de las disposiciones relativas al ajuste de la avería gruesa contenidas en el contrato de transporte o en las leyes nacionales.

2. Con la excepción del artículo 20, las disposiciones del presente Convenio relativas a la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías determinarán también si el consignatario puede negarse a contribuir a la avería gruesa y la obligación del porteador de resarcir al consignatario respecto de cualquier contribución a la avería gruesa o de cualquier salvamento que se haya pagado.

Artículo 25. Otros convenios

1. El presente Convenio no modificará ni los derechos ni las obligaciones del porteador, el porteador efectivo y sus empleados y agentes, previstos en los convenios internacionales o en las leyes nacionales que se refieran a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima.

2. No se incurrirá en responsabilidad con arreglo a las disposiciones del presente Convenio por el daño ocasionado por un incidente nuclear si el explotador de una instalación nuclear es responsable de dicho daño :

a) Con arreglo a la Convención de París de 29 de julio de 1960 sobre responsabilidad de terceros en materia de energía nuclear, enmendada por el Protocolo Adicional de 28 de enero de 1964, o a la Convención de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares de 21 de mayo de 1963, o

b) En virtud de las leyes nacionales que rijan la responsabilidad por daños de esta naturaleza, siempre que estas leyes sean tan favorables en todos sus aspectos a las personas que puedan sufrir ese daño como la Convención de París o la de Viena.

3. No se incurrirá en responsabilidad con arreglo a las disposiciones del presente Convenio por la pérdida, los daños o la demora en la entrega del equipaje de que deba responder el porteador en virtud de una convención internacional o de una ley nacional relativa al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje.

Capítulo V

Arbitraje comercial internacional

A.—INTRODUCCIÓN

46. En su sexto período de sesiones la Comisión, entre otras cosas, pidió al Secretario General que :

« En consulta con las comisiones económicas regionales de las Naciones Unidas y los centros de arbitraje comercial internacional, y teniendo en cuenta los reglamentos de arbitraje de la Comisión Económica para Europa y de la Comisión Económica para Asia y el Lejano Oriente, prepare un proyecto de reglamento tipo de arbitraje para uso facultativo en el arbitraje especial relacionado con el comercio internacional. » [16].

47. En su octavo período de sesiones la Comisión tuvo ante sí un informe del Secretario General en el que figuraba un anteproyecto de reglamento de arbitraje para uso facultativo en el arbitraje especial relacionado con el comercio internacional (Reglamento de arbitraje de la CNUDMI) (A/CN.9/97) *, las observaciones presentadas por el Gobierno de Noruega y por las orga-

* Reproducido en el *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, segunda parte, III.

[16] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo octavo período de sesiones, Suplemento N.º 17* (A/9017), párr. 85; (*Anuario de la CNUDMI, vol. IV : 1973*, primera parte, II).

nizaciones e instituciones nacionales e internacionales interesadas (A/CN.9/97/Add.1, 3 y 4) * y un documento con las modificaciones al anteproyecto de reglamento que se sugerían como resultado de las deliberaciones del Quinto Congreso Internacional de Arbitraje celebrado en Nueva Delhi del 7 al 10 de enero de 1975 (A/CN.9/97/Add.2) *.

48. En su octavo período de sesiones, la Comisión examinó el anteproyecto de reglamento de arbitraje. Su examen de ese texto se concentró en los conceptos básicos del proyecto y en las cuestiones principales que se trataban en cada uno de sus artículos [17]. En ese período de sesiones la Comisión pidió al Secretario General que preparara un proyecto revisado de dicho reglamento, teniendo en cuenta las observaciones formuladas respecto del anteproyecto durante el octavo período de sesiones de la Comisión, y que le presentara el proyecto revisado de reglamento de arbitraje en su noveno período de sesiones [18].

49. En el actual período de sesiones, la Comisión tuvo ante sí un informe del Secretario General en el que se presentaba un proyecto revisado de reglamento de arbitraje para uso facultativo en el arbitraje especial relacionado con el comercio internacional (Reglamento de arbitraje de la CNUDMI) (A/CN.9/112) ** [19]. Tuvo también ante sí un informe del Secretario General que contenía un comentario sobre el Reglamento de arbitraje de la CNUDMI (A/CN.9/112/Add.1) **, un documento de trabajo preparado por la Secretaría que incluía proyectos de variantes de disposiciones para el proyecto de reglamento de arbitraje de la CNUDMI (A/CN.9/113), y una nota de la Secretaría referente a la posibilidad de establecer un arancel de honorarios de los árbitros (A/CN.9/114) **.

50. La Comisión estableció el Comité Plenario II para que examinara el proyecto revisado de Reglamento de arbitraje y le informara al respecto. El Comité II se reunió del 12 al 23 de abril de 1976 y celebró diecinueve sesiones. El informe del Comité II a la Comisión figura en el anexo II del presente informe.

B.—Examen del informe del Comité Plenario II

51. La Comisión examinó el informe del Comité II en sus sesiones 175.ª a 177.ª, celebradas los días 27 y 28 de abril de 1976 [20].

52. Tras deliberar, la Comisión decidió enmendar el párrafo 2 del artículo 1 aprobado por el Comité, a fin de dejar bien en claro que el reglamento estaba sujeto a aquellas normas jurídicas aplicables al arbitraje que las partes no podían derogar. La Comisión decidió asimismo introducir un cambio de redacción en el texto del párrafo 1 del artículo 13 y enmendar el artículo 14 a fin de incluir al artículo 11 entre los mencionados en él.

53. Tras deliberar, la Comisión aprobó el texto del Reglamento de arbitraje de la CNUDMI y de un modelo de cláusula de arbitraje propuesto por el Comité II, a reserva de los siguientes cambios :

a) Se enmendó el texto del párrafo 2 del artículo 1, que decía : « El presente Reglamento está sujeto al derecho aplicable al arbitraje », para que dijera : « Este Reglamento regirá el arbitraje, excepto cuando una de sus normas esté en conflicto con una disposición del derecho aplicable al arbitraje que las partes no puedan derogar, en cuyo caso prevalecerá esa disposición »;

b) En el párrafo 1 del artículo 13, se sustituyó la frase « de conformidad con el procedimiento aplicable al nombramiento o elección de un árbitro, previsto en los artículos 6 a 9 », por « de conformidad con el procedimiento previsto en los artículos 6 a 9 aplicable al nombramiento o a la elección del árbitro sustituido »;

c) En la primera línea del artículo 14, se sustituyó la frase « con arreglo al artículo 12 o al artículo 13 » por « con arreglo a los artículos 11 a 13 ».

54. La Comisión consideró la sugerencia de que se preparara un comentario acerca del Reglamento de arbitraje de la CNUDMI. Tras un amplio debate, la Comisión estimó que la utilidad que pudiera tener el comentario no compensaba las posibles desventajas, por lo que decidió no aprobar la sugerencia.

55. La Comisión consideró la sugerencia de que la decisión por la que se aprobara el Reglamento hiciera referencia al Acta Final de la Conferencia sobre Seguridad y Cooperación en Europa, firmada en Helsinki el 1.º de agosto de 1975. En dicha Acta Final los Estados participantes recomendaron, entre otras cosas, « a las organizaciones, empresas y firmas de sus países que, cuando así proceda, incluyan en los contratos comerciales ... cláusulas de arbitraje ... y que las disposiciones relativas al arbitraje prescriban un arbitraje conforme a un conjunto de reglas mutuamente aceptables ... ». La Comisión no aceptó esa sugerencia por estimar que el Acta Final era un acuerdo regional suscrito exclusivamente por Estados de Europa y de América del Norte, y sólo uno de muchos acuerdos internacionales en que se había reconocido la importancia del arbitraje como medio para resolver las controversias derivadas del comercio internacional.

Decisión de la Comisión

56. En su 177.ª sesión, celebrada el 28 de abril de 1976, la Comisión adoptó por unanimidad la siguiente decisión :

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

---

* Reproducido en el *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, segunda parte, III.

** Reproducido en el presente volumen, segunda parte, III *infra*.

[17] En el anexo I del informe de la Comisión sobre la labor realizada en su octavo período de sesiones figura un resumen de sus deliberaciones. (*Documentos Oficiales de la Asamblea General, trigésimo período de sesiones, Suplemento N.º 17* (A/10017); (*Anuario de la CNUDMI, vol. VI: 1975*, primera parte, II).

[18] *Ibid.*, párr. 83.

[19] La versión inicial y el proyecto revisado del Reglamento de arbitraje de la CNUDMI fueron preparados por la secretaría de la Comisión en consulta con el profesor Pieter Sanders de la Universidad Erasmus de Rotterdam (Países Bajos) y con la colaboración de un grupo consultivo establecido por el Consejo Internacional de Arbitraje Comercial.

[20] Las actas resumidas de esas sesiones figuran en los documentos A/CN.9/SR.175 a 177.

» *Teniendo en cuenta* que el arbitraje ha demostrado ser un método valioso para la solución de las controversias derivadas de diversos tipos de contratos en la esfera del comercio internacional,

» *Convencida* de que la elaboración de un reglamento para el arbitraje especial que sea aceptable para quienes realizan actividades comerciales en países con sistemas jurídicos, sociales y económicos distintos contribuirá considerablemente al desarrollo de relaciones económicas armoniosas entre los pueblos,

» *Habiendo preparado* el Reglamento de arbitraje de la CNUDMI después de consultar plenamente a los institutos de arbitraje y a los centros de arbitraje comercial internacional,

» 1. *Aprueba* el Reglamento de arbitraje de la CNUDMI, tal como figura en el párrafo 57 de su informe sobre la labor realizada en su noveno período de sesiones;

» 2. *Invita* a la Asamblea General a que recomiende el uso del Reglamento de arbitraje de la CNUDMI para la solución de las controversias que surjan en el contexto de las relaciones comerciales internacionales, especialmente mediante la remisión a ese Reglamento en los contratos comerciales;

» 3. *Pide* al Secretario General que adopte las medidas oportunas para la más amplia distribución posible del Reglamento de arbitraje de la CNUDMI. »

C.—Texto del Reglamento de arbitraje de la CNUDMI

57. El texto del Reglamento de arbitraje de la CNUDMI aprobado por la Comisión es el siguiente :

REGLAMENTO DE ARBITRAJE DE LA CNUDMI

Sección I.—Disposiciones introductorias

AMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 1

1. Cuando las partes en un contrato hayan acordado por escrito * que los litigios relacionados con ese contrato se sometan a arbitraje de acuerdo con el Reglamento de arbitraje de la CNUDMI, tales litigios se resolverán de conformidad con el presente Reglamento, con sujeción a las modificaciones que las partes pudieran acordar por escrito.

2. Este Reglamento regirá el arbitraje, excepto cuando una de sus normas esté en conflicto con una disposición del derecho aplicable al arbitraje que las partes no puedan derogar, en cuyo caso prevalecerá esa disposición.

NOTIFICACIÓN, CÓMPUTO DE LOS PLAZOS

Artículo 2

1. Para los fines del presente Reglamento, se considerará que toda notificación, incluso una nota, comunicación o propuesta se ha recibido si se entrega personalmente al destinatario, o si se entrega en su residencia habitual, establecimiento de sus negocios o dirección postal, o, si no fuera posible averiguar ninguno de ellos después de una indagación razonable, en su última residencia habitual o en el último establecimiento conocido de sus negocios. La notificación se considerará recibida el día en que haya sido así entregada.

2. Para los fines del cómputo de un plazo establecido en el presente Reglamento, tal plazo comenzará a correr desde el día siguiente a aquel en que se reciba una notificación, nota, comunicación o propuesta. Si el último día de ese plazo es feriado oficial o día no laborable en la residencia o establecimiento de los negocios del destinatario, el plazo se prorrogará hasta el primer día laborable siguiente. Los demás feriados oficiales o días no laborables que ocurran durante el transcurso del plazo se incluirán en el cómputo del plazo.

NOTIFICACIÓN DEL ARBITRAJE

Artículo 3

1. La parte que inicialmente recurra al arbitraje (en adelante denominada « demandante ») deberá notificarlo a la otra parte (en adelante denominada « demandado »).

2. Se considerará que el procedimiento arbitral se inicia en la fecha en que la notificación del arbitraje es recibida por el demandado.

3. La notificación del arbitraje contendrá la información siguiente :

a) Una petición de que el litigio se someta a arbitraje;

b) El nombre y la dirección de las partes;

c) Una referencia a la cláusula compromisoria o al acuerdo de arbitraje separado que se invoca;

d) Una referencia al contrato del que resulte el litigio o con el cual el litigio esté relacionado;

e) La naturaleza general de la demanda y, si procede, la indicación del monto involucrado;

f) La materia u objeto que se demanda;

g) Una propuesta sobre el número de árbitros (es decir, uno o tres), cuando las partes no hayan convenido antes en ello.

---

* *Modelo de cláusula compromisoria :*

« Todo litigio, controversia o reclamación resultante de este contrato o relativo a este contrato, su incumplimiento, resolución o nulidad, se resolverá mediante arbitraje de conformidad con el Reglamento de arbitraje de la CNUDMI, tal como se encuentra en vigor. »

Nota : Las partes tal vez deseen considerar agregar lo siguiente :

a) La autoridad nominadora será ... (nombre de la persona o instituto);

b) El número de árbitros será de ... (uno o tres);

c) El lugar del arbitraje será ... (ciudad o país);

d) El idioma (los idiomas) que se utilizará(n) en el procedimiento arbitral será(n) ...

4. La notificación del arbitraje podrá contener asimismo :

a) Las propuestas relativas al nombramiento del árbitro único y de la autoridad nominadora mencionada en el párrafo 1 del artículo 6;

b) La notificación relativa al nombramiento del árbitro mencionada en el artículo 7;

c) El escrito de demanda mencionado en el artículo 18.

REPRESENTACIÓN Y ASESORAMIENTO

Artículo 4

Las partes podrán estar representadas o asesoradas por personas de su elección. Deberán comunicarse por escrito a la otra parte los nombres y las direcciones de estas personas; esta comunicación deberá precisar si la designación se hace a efectos de representación o de asesoramiento.

SECCIÓN II.—COMPOSICIÓN DEL TRIBUNAL ARBITRAL

NÚMERO DE ÁRBITROS

Artículo 5

Si las partes no han convenido previamente en el número de árbitros (es decir, uno o tres) y si dentro de los 15 días siguientes a la fecha de recepción por el demandado de la notificación del arbitraje, las partes no han convenido en que habrá un árbitro único, se nombrarán tres árbitros.

NOMBRAMIENTO DE ÁRBITROS (ARTÍCULOS 6 A 8)

Artículo 6

1. Si se ha de nombrar un árbitro único, cada una de las partes podrá proponer a la otra :

a) El nombre de una o más personas, que podrían ejercer las funciones de árbitro único; y

b) Si las partes no hubieran llegado a un acuerdo respecto de la autoridad nominadora, el nombre o los nombres de una o más instituciones o personas, que podrían ejercer las funciones de autoridad nominadora.

2. Si dentro de los 30 días siguientes a la recepción por una de las partes de una propuesta formulada de conformidad con el párrafo 1 las partes no hubieran llegado a acuerdo sobre la elección del árbitro único, éste será nombrado por la autoridad nominadora acordada por las partes. Si las partes no hubieran llegado a acuerdo sobre la autoridad nominadora, o si la autoridad nominadora acordada por las partes se negara a actuar o no nombrase el árbitro dentro de los 60 días siguientes a la recepción de la solicitud de una de las partes en ese sentido, cualquiera de las partes podrá solicitar al Secretario General del Tribunal Permanente de Arbitraje de La Haya que designe a la autoridad nominadora.

3. La autoridad nominadora, a solicitud de una de las partes, nombrará al árbitro único tan pronto como sea posible. Al hacer el nombramiento, la autoridad nominadora procederá al nombramiento del árbitro único de conformidad con el sistema de lista siguiente, a menos que ambas partes convengan en que no se utilizará el sistema de lista o que la autoridad nominadora determine a su discreción que el uso del sistema de lista no es apropiado para el caso :

a) A petición de una de las partes, la autoridad nominadora enviará a ambas partes una lista idéntica de tres nombres por lo menos;

b) Dentro de los 15 días siguientes a la recepción de esta lista, cada una de las partes podrá devolverla a la autoridad nominadora tras haber suprimido el nombre o los nombres que le merecen objeción y enumerado los nombres restantes de la lista en el orden de su preferencia;

c) Transcurrido el plazo mencionado, la autoridad nominadora nombrará al árbitro único de entre las personas aprobadas en las listas devueltas y de conformidad con el orden de preferencia indicado por las partes;

d) Si por cualquier motivo no pudiera hacerse el nombramiento según este procedimiento, la autoridad nominadora ejercerá su discreción para nombrar al árbitro único.

4. Al hacer el nombramiento, la autoridad nominadora tomará las medidas necesarias para garantizar el nombramiento de un árbitro independiente e imparcial y tendrá en cuenta asimismo la conveniencia de nombrar un árbitro de nacionalidad distinta de la nacionalidad de las partes.

Artículo 7

1. Si se han de nombrar tres árbitros, cada una de las partes nombrará uno. Los dos árbitros así nombrados escogerán el tercer árbitro que ejercerá las funciones de presidente del tribunal.

2. Si dentro de los 30 días siguientes a la recepción de la notificación de una parte en que se nombra a un árbitro, la otra parte no hubiera notificado a la primera parte el árbitro por ella nombrado :

a) La primera parte podrá solicitar a la autoridad nominadora previamente designada por las partes que nombre al segundo árbitro; o

b) Si las partes no hubieran designado anteriormente esa autoridad o si la autoridad nominadora previamente designada se negara a actuar o no nombrara al árbitro dentro de los 30 días siguientes a la recepción de la solicitud de una parte en ese sentido, la primera parte podrá solicitar al Secretario General del Tribunal Permanente de Arbitraje de La Haya que designe la autoridad nominadora. La primera parte podrá entonces solicitar a la autoridad nominadora así designada que nombre al segundo árbitro. En ambos casos, la autoridad nominadora podrá ejercer su discreción para nombrar al árbitro.

3. Si dentro de los 30 días siguientes al nombramiento del segundo árbitro, los dos árbitros no hubieran llegado a acuerdo sobre la elección del árbitro presidente, éste será nombrado por una autoridad nominadora de la misma manera en que, con arreglo al artículo 6, se nombraría a un árbitro único.

Artículo 8

1. Cuando se solicite a una autoridad nominadora que nombre a un árbitro con arreglo al artículo 6 o al artículo 7, la parte que formule la solicitud deberá enviar a la autoridad nominadora una copia de la notificación de arbitraje, una copia del contrato del que resulte el litigio o con el cual el litigio esté relacionado y una copia del acuerdo de arbitraje si no figura en el contrato. La autoridad nominadora podrá requerir de cualquiera de las partes la información que considere necesaria para el desempeño de sus funciones.

2. Cuando los nombres de una o más personas sean propuestos como árbitros, deberán indicarse su nombre y dirección completos y sus nacionalidades, acompañados de una descripción de las calidades que poseen para ser nombrados árbitros.

RECUSACIÓN DE ÁRBITROS (ARTÍCULOS 9 A 12)

Artículo 9

La persona propuesta como árbitro deberá revelar a quienes hagan averiguaciones en relación con su posible nombramiento todas las circunstancias que puedan dar lugar a dudas justificadas acerca de su imparcialidad o independencia. Una vez nombrado o elegido, el árbitro revelará tales circunstancias a las partes, a menos que ya les haya informado de ellas.

Artículo 10

1. Un árbitro podrá ser recusado si existen circunstancias de tal naturaleza que den lugar a dudas justificadas respecto de su imparcialidad o independencia.

2. Una parte no podrá recusar al árbitro nombrado por ella sino por causas de las que haya tenido conocimiento después de la designación.

Artículo 11

1. La parte que desee recusar a un árbitro deberá comunicarlo dentro de los 15 días siguientes a la notificación del nombramiento del árbitro recusado a la parte recusante, o dentro de los 15 días siguientes al conocimiento por esa parte de las circunstancias mencionadas en los artículos 9 y 10.

2. La recusación se notificará a la otra parte, al árbitro recusado y a los demás miembros del tribunal arbitral. La notificación se hará por escrito y deberá ser motivada.

3. Cuando un árbitro ha sido recusado por una parte, la otra parte podrá aceptar la recusación. El árbitro también podrá, después de la recusación, renunciar al cargo. En ninguno de ambos casos se entenderá que esto implica aceptación de la validez de las razones en que se funda la recusación. En ambos casos, se aplicará íntegramente el procedimiento previsto en los artículos 6 ó 7 para el nombramiento del árbitro sustituto, incluso si, durante el proceso de nombramiento del árbitro recusado, una de las partes no ha ejercido su derecho al nombramiento o a participar en el nombramiento.

Artículo 12

1. Si la otra parte no acepta la recusación y el árbitro recusado no renuncia, la decisión respecto de la recusación será tomada :

a) Si el nombramiento inicial ha provenido de una autoridad nominadora, por esa autoridad;

b) Si el nombramiento inicial no ha provenido de una autoridad nominadora, pero se ha designado anteriormente una autoridad nominadora, por esa autoridad;

c) En todos los demás casos, por la autoridad nominadora que haya de designarse de conformidad con el procedimiento para la designación de autoridad nominadora, tal como se dispone en el artículo 6.

2. Si la autoridad nominadora acepta la recusación, se nombrará o escogerá un árbitro sustituto de conformidad con el procedimiento aplicable al nombramiento o elección de un árbitro, previsto en los artículos 6 a 9, salvo que, cuando ese procedimiento exija el nombramiento de una autoridad nominadora, el árbitro será nombrado por la autoridad nominadora que decidió respecto de la recusación.

SUSTITUCIÓN DE UN ÁRBITRO

Artículo 13

1. En caso de muerte o renuncia de un árbitro durante el procedimiento arbitral, se nombrará o elegirá un árbitro sustituto de conformidad con el procedimiento aplicable al nombramiento o a la elección del árbitro sustituto y previsto en los artículos 6 a 9.

2. En caso de que un árbitro no cumpla con sus funciones o en caso de que una imposibilidad de derecho o de hecho le impidiera ejercerlas, se aplicará el procedimiento relativo a la recusación y sustitución de un árbitro, previsto en los artículos precedentes.

REPETICIÓN DE LAS AUDIENCIAS EN CASO DE SUSTITUCIÓN DE UN ÁRBITRO

Artículo 14

En caso de sustitución del árbitro único o del árbitro presidente con arreglo a los artículos 11 a 13, se repetirán todas las audiencias celebradas con anterioridad; si se sustituye a cualquier otro árbitro, quedará a la apreciación del tribunal si habrán de repetirse tales audiencias.

SECCIÓN III.—PROCEDIMIENTO ARBITRAL

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 15

1. Con sujeción a lo dispuesto en el presente Reglamento, el tribunal arbitral podrá dirigir el arbitraje del modo que considere apropiado, siempre que se trate a las partes con igualdad y que, en cada etapa del procedimiento, se dé a cada una de las partes plena oportunidad de hacer valer sus derechos.

2. A petición de cualquiera de las partes y en cualquier etapa del procedimiento, el tribunal arbitral celebrará audiencias para la presentación de prueba por testigos, incluyendo peritos, o para alegatos orales. A falta de tal petición, el tribunal arbitral decidirá si han de celebrarse audiencias o si las actuaciones se substanciarán sobre la base de documentos y demás pruebas.

3. Todos los documentos o informaciones que una parte suministre al tribunal arbitral los deberá comunicar simultáneamente a la otra parte.

LUGAR DEL ARBITRAJE

Artículo 16

1. A falta de acuerdo entre las partes sobre el lugar en que haya de celebrarse el arbitraje, dicho lugar será determinado por el tribunal arbitral habida cuenta de las circunstancias del arbitraje.

2. El tribunal arbitral podrá determinar el sitio del arbitraje dentro del país convenido por las partes. Podrá oír testigos y celebrar reuniones de consulta entre sus miembros en cualquier lugar que estime conveniente, habida cuenta de las circunstancias del arbitraje.

3. El tribunal arbitral podrá reunirse en cualquier lugar que estime apropiado para inspeccionar mercancías y otros bienes o documentos. Se notificará a las partes con suficiente antelación para permitirles asistir a esas inspecciones.

4. El laudo se dictará en el lugar del arbitraje.

IDIOMA

Artículo 17

1. Con sujeción a cualquier acuerdo entre las partes, el tribunal arbitral determinará sin dilación después de su nombramiento el idioma o idiomas que hayan de emplearse en las actuaciones. Esa determinación se aplicará al escrito de demanda, a la contestación y a cualquier otra presentación por escrito y, si se celebran audiencias, al idioma o idiomas que hayan de emplearse en tales audiencias.

2. El tribunal arbitral podrá ordenar que los documentos anexos al escrito de demanda o a la contestación, y cualesquiera documentos o instrumentos complementarios que se presenten durante las actuaciones en el idioma original, vayan acompañados de una traducción al idioma o idiomas convenidos por las partes o determinados por el tribunal arbitral.

ESCRITO DE DEMANDA

Artículo 18

1. A menos que el escrito de demanda se haya incluido con la notificación del arbitraje, dentro de un plazo que determinará el tribunal arbitral el demandante comunicará su escrito de demanda al demandado y a cada uno de los árbitros. El escrito deberá ir acompañado de una copia del contrato y otra del acuerdo de arbitraje, si éste no está contenido en el contrato.

2. El escrito de demanda debe contener los siguientes datos :

a) El nombre y la dirección de las partes;

b) Una relación de los hechos en que se base la demanda;

c) Los puntos en litigio;

d) La materia u objeto que se demanda.

El demandante podrá acompañar a su escrito de demanda todos los documentos que considere pertinentes, o referirse a los documentos u otras pruebas que vaya a presentar.

CONTESTACIÓN

Artículo 19

1. Dentro de un plazo que determinará el tribunal arbitral, el demandado deberá comunicar por escrito su contestación al demandante y a cada uno de los árbitros.

2. En la contestación se responderá a los extremos *b*, *c* y *d* del escrito de demanda (párrafo 2 del artículo 18). El demandado podrá acompañar su escrito con los documentos en que base su contestación o referirse a los documentos u otras pruebas que vaya a presentar.

3. En su contestación, o en una etapa ulterior de las actuaciones, si el tribunal arbitral decidiese que las circunstancias justificaban la demora, el demandado podrá formular una reconvención fundada en el mismo contrato o hacer valer un derecho basado en el mismo contrato, a los efectos de una compensación.

4. Las disposiciones del párrafo 2 del artículo 18 se aplicarán a la reconvención y a la demanda hecha valer a los efectos de una compensación.

MODIFICACIONES DE LA DEMANDA O DE LA CONTESTACIÓN

Artículo 20

En el curso de las actuaciones, cualquiera de las partes podrá modificar o complementar su demanda o contestación, a menos que el tribunal arbitral considere que no corresponde permitir esa modificación en razón de la demora con que se hubiere hecho, el perjuicio que pudiere causar a la otra parte o cualesquiera otras circunstancias. Sin embargo, una demanda no podrá modificarse de manera tal que la demanda modificada quede excluida del campo de aplicación de la cláusula compromisoria o del acuerdo de arbitraje separado.

DECLINATORIA DE LA COMPETENCIA DEL TRIBUNAL ARBITRAL

Artículo 21

1. El tribunal arbitral estará facultado para decidir acerca de las objeciones de que carece de competencia, incluso las objeciones respecto de la existencia o la validez de la cláusula compromisoria o del acuerdo de arbitraje separado.

2. El tribunal arbitral estará facultado para determinar la existencia o la validez del contrato del que forma parte una cláusula compromisoria. A los efectos

del artículo 21, una cláusula compromisoria que forme parte de un contrato y que disponga la celebración del arbitraje con arreglo al presente Reglamento se considerará como un acuerdo independiente de las demás estipulaciones del contrato. La decisión del tribunal arbitral de que el contrato es nulo no entrañará *ipso jure* la invalidez de la cláusula compromisoria.

3. La excepción de incompetencia del tribunal arbitral deberá ser opuesta a más tardar en la contestación o, con respecto a una reconvención, en la réplica a esa reconvención.

4. En general, el tribunal arbitral deberá decidir, como cuestión previa, las objeciones relativas a su competencia. Sin embargo, el tribunal arbitral podrá seguir adelante en las actuaciones y decidir acerca de tales objeciones en el laudo final.

OTROS ESCRITOS

Artículo 22

El tribunal arbitral decidirá si se requiere que las partes presenten otros escritos, además de los de demanda y contestación, o si pueden presentarlos, y fijará los plazos para la comunicación de tales escritos.

PLAZOS

Artículo 23

Los plazos fijados por el tribunal arbitral para la comunicación de los escritos (incluidos los escritos de demanda y de contestación) no deberán exceder de 45 días. Sin embargo, el tribunal arbitral podrá prorrogar los plazos si estima que se justifica la prórroga.

PRUEBAS Y AUDIENCIAS (ARTÍCULOS 24 Y 25)

Artículo 24

1. Cada parte deberá asumir la carga de la prueba de los hechos en que se base para fundar sus acciones o defensas.

2. El tribunal arbitral podrá, si lo considera pertinente, requerir que una parte entregue al tribunal y a la otra parte, dentro del plazo que el tribunal arbitral decida, un resumen de los documentos y otras pruebas que esa parte vaya a presentar en apoyo de los hechos en litigio expuestos en su escrito de demanda o contestación.

3. En cualquier momento de las actuaciones, el tribunal arbitral podrá exigir, dentro del plazo que determine, que las partes presenten documentos u otras pruebas.

Artículo 25

1. En caso de celebrarse una audiencia, el tribunal arbitral dará aviso a las partes, con suficiente antelación, de su fecha, hora y lugar.

2. Si han de deponer testigos, cada parte comunicará al tribunal arbitral y a la otra parte, por lo menos 15 días antes de la audiencia, el nombre y la dirección de los testigos que se propone presentar, indicando el tema sobre el que depondrán y el idioma en que lo harán.

3. El tribunal arbitral hará arreglos respecto de la traducción de las declaraciones orales hechas en la audiencia o de las actas de la misma si, dadas las circunstancias del caso, lo estima conveniente o si las partes así lo han acordado y lo han comunicado al tribunal por lo menos 15 días antes de la audiencia.

4. Las audiencias se celebrarán a puerta cerrada, a menos que las partes acuerden lo contrario. El tribunal arbitral podrá exigir el retiro de cualquier testigo o testigos durante la declaración de otros testigos. El tribunal arbitral es libre de decidir la forma en que ha de interrogarse a los testigos.

5. Los testigos podrán también presentar sus deposiciones por escrito y firmadas.

6. El tribunal arbitral determinará la admisibilidad, la pertinencia, y la importancia de las pruebas presentadas.

MEDIDAS PROVISIONALES DE PROTECCIÓN

Artículo 26

1. A petición de cualquiera de las partes, el tribunal arbitral podrá tomar todas las medidas provisionales que considere necesarias respecto del objeto en litigio, inclusive medidas destinadas a la conservación de los bienes que constituyen el objeto en litigio, como ordenar que los bienes se depositen en manos de un tercero o que se vendan los bienes perecederos.

2. Dichas medidas provisionales podrán estipularse en un laudo provisional. El tribunal arbitral podrá exigir una garantía para asegurar el costo de esas medidas.

3. La solicitud de adopción de medidas provisionales dirigida a una autoridad judicial por cualquiera de las partes no se considerará incompatible con el acuerdo de arbitraje ni como una renuncia a ese acuerdo.

PERITOS

Artículo 27

1. El tribunal arbitral podrá nombrar uno o más peritos para que le informen, por escrito, sobre materias concretas que determinará el tribunal. Se comunicará a las partes una copia de las atribuciones del perito, fijadas por el tribunal.

2. Las partes suministrarán al perito toda la información pertinente o presentarán para su inspección todos los documentos o todas las cosas pertinentes que aquél pueda pedirles. Cualquier diferencia entre una parte y el perito acerca de la pertinencia de la información o presentación requeridas se remitirá a la decisión del tribunal arbitral.

3. Una vez recibido el dictamen del perito, el tribunal comunicará una copia del mismo a las partes, a quienes se ofrecerá la oportunidad de expresar por escrito su opinión sobre el dictamen. Las partes tendrán derecho a examinar cualquier documento que el perito haya invocado en su dictamen.

4. Después de la entrega del dictamen y a solicitud de cualquiera de las partes, podrá oírse al perito en

una audiencia en que las partes tendrán oportunidad de estar presentes e interrogar al perito. En esta audiencia, cualquiera de las partes podrá presentar testigos peritos para que presten declaración sobre los puntos controvertidos. Serán aplicables a dicho procedimiento las disposiciones del artículo 25.

REBELDÍA

Artículo 28

1. Si, dentro del plazo fijado por el tribunal arbitral, el demandante no ha presentado su demanda sin invocar causa suficiente, el tribunal arbitral ordenará la conclusión del procedimiento. Si, dentro del plazo fijado por el tribunal arbitral, el demandado no ha presentado su contestación sin invocar causa suficiente, el tribunal arbitral ordenará que continúe el procedimiento.

2. Si una de las partes, debidamente convocada con arreglo al presente Reglamento, no comparece a la audiencia sin invocar causa suficiente, el tribunal arbitral estará facultado para proseguir el arbitraje.

3. Si una de las partes, debidamente requerida para presentar documentos no lo hace en los plazos fijados sin invocar causa suficiente, el tribunal arbitral podrá dictar el laudo basándose en las pruebas de que disponga.

CIERRE DE LAS AUDIENCIAS

Artículo 29

1. El tribunal arbitral podrá preguntar a las partes si tienen más prueba que ofrecer o testigos que presentar o exposiciones que hacer y, si no los hay, podrá declarar cerradas las audiencias.

2. El tribunal arbitral podrá, si lo considera necesario en razón de circunstancias excepcionales, decidir, por propia iniciativa o a petición de parte, que se reabran las audiencias en cualquier momento antes de dictar el laudo.

RENUNCIA DEL REGLAMENTO

Artículo 30

Se considerará que la parte que siga adelante con el arbitraje sabiendo que no se ha cumplido alguna disposición o requisito del presente Reglamento, sin expresar prontamente su objeción a tal incumplimiento, renuncia a su derecho de objetar.

SECCIÓN IV.—LAUDO

DECISIONES

Artículo 31

1. Cuando haya tres árbitros, todo laudo u otra decisión del tribunal arbitral se dictará por mayoría de votos de los árbitros.

2. En lo que se refiere a cuestiones de procedimiento, si no hubiere mayoría, o si el tribunal arbitral hubiese autorizado al árbitro presidente a hacerlo, éste podrá decidir por sí solo, a reserva de una eventual revisión por el tribunal arbitral.

FORMA Y EFECTOS DEL LAUDO

Artículo 32

1. Además del laudo definitivo, el tribunal arbitral podrá dictar laudos provisionales, interlocutorios o parciales.

2. El laudo se dictará por escrito y será definitivo, inapelable y obligatorio para las partes. Las partes se comprometen a cumplir el laudo sin demora.

3. El tribunal arbitral expondrá las razones en las que se base el laudo, a menos que las partes hayan convenido en que no se dé ninguna razón.

4. El laudo será firmado por los árbitros y contendrá la fecha y el lugar en que se dictó. Cuando haya tres árbitros y uno de ellos no firme, se indicará en el laudo el motivo de la ausencia de la firma.

5. Podrá hacerse público el laudo sólo con el consentimiento de ambas partes.

6. El tribunal arbitral comunicará a las partes copias del laudo firmadas por los árbitros.

7. Si el derecho de arbitraje del país en que se dicta el laudo requiere el registro o el depósito del laudo por el tribunal arbitral, éste cumplirá este requisito dentro del plazo señalado por la ley.

LEY APLICABLE, AMIGABLE COMPONEDOR

Artículo 33

1. El tribunal arbitral aplicará la ley que las partes hayan indicado como aplicable al fondo del litigio. Si las partes no indican la ley aplicable, el tribunal arbitral aplicará la ley que determinen las normas de conflicto de leyes que estime aplicables.

2. El tribunal arbitral decidirá como amigable componedor *(ex aequo et bono)* sólo si las partes lo han autorizado expresamente para ello y si la ley aplicable al procedimiento arbitral permite este tipo de arbitraje.

3. En todos los casos, el tribunal arbitral decidirá con arreglo a las estipulaciones del contrato y tendrá en cuenta los usos mercantiles aplicables al caso.

TRANSACCIÓN U OTROS MOTIVOS DE CONCLUSIÓN DEL PROCEDIMIENTO

Artículo 34

1. Si antes de que se dicte el laudo, las partes convienen una transacción que resuelva el litigio, el tribunal arbitral dictará una orden de conclusión del procedimiento o, si lo piden ambas partes y el tribunal lo acepta, registrará la transacción en forma de laudo arbitral en los términos convenidos por las partes. Este laudo no ha de ser necesariamente motivado.

2. Si antes de que se dicte el laudo, se hace innecesaria o imposible la continuación del procedimiento arbitral por cualquier razón no mencionada en el párrafo 1, el tribunal arbitral comunicará a las partes

su propósito de dictar una orden de conclusión del procedimiento. El tribunal arbitral estará facultado para dictar dicha orden, a menos que una parte haga valer razones fundadas para oponerse a esa orden.

3. El tribunal arbitral comunicará a las partes copias de la orden de conclusión del procedimiento o del laudo arbitral en los términos convenidos por las partes, debidamente firmadas por los árbitros. Cuando se pronuncie un laudo arbitral en los términos convenidos por las partes, se aplicará lo dispuesto en los párrafos 2 y 4 a 7 del artículo 32.

INTERPRETACIÓN DEL LAUDO

Artículo 35

1. Dentro de los 30 días siguientes a la recepción del laudo, cualquiera de las partes podrá requerir del tribunal arbitral, notificando a la otra parte, una interpretación del laudo.

2. La interpretación se dará por escrito dentro de los 45 días siguientes a la recepción del requerimiento. La interpretación formará parte del laudo y se aplicará lo dispuesto en los párrafos 2 a 7 del artículo 32.

RECTIFICACIÓN DEL LAUDO

Artículo 36

1. Dentro de los 30 días siguientes a la recepción del laudo, cualquiera de las partes podrá requerir del tribunal arbitral, notificando a la otra parte, que se rectifique en el laudo cualquier error de cálculo, de copia o tipográfico o cualquier otro error de naturaleza similar. Dentro de los 30 días siguientes a la comunicación del laudo, el tribunal arbitral podrá efectuar dichas correcciones por su propia iniciativa.

2. Esas correcciones se harán por escrito y se aplicará lo dispuesto en los párrafos 2 a 7 del artículo 32.

LAUDO ADICIONAL

Artículo 37

1. Dentro de los 30 días siguientes a la recepción del laudo, cualquiera de las partes podrá requerir del tribunal arbitral, notificando a la otra parte, que dicte un laudo adicional respecto de reclamaciones formuladas en el procedimiento arbitral pero omitidas en el laudo.

2. Si el tribunal arbitral estima justificado el requerimiento de un laudo adicional y considera que la omisión puede rectificarse sin necesidad de ulteriores audiencias o pruebas, completará su laudo dentro de los 60 días siguientes a la recepción de la solicitud.

3. Cuando se dicte un laudo adicional, se aplicará lo dispuesto en los párrafos 2 a 7 del artículo 32.

COSTAS (ARTÍCULOS 38 A 40)

Artículo 38

El tribunal arbitral fijará en el laudo las costas del arbitraje. El término « costas » comprende únicamente lo siguiente :

a) Los honorarios del tribunal arbitral, que se indicarán por separado para cada árbitro y que fijará el propio tribunal de conformidad con el artículo 39;

b) Los gastos de viaje y las demás expensas realizadas por los árbitros;

c) El costo del asesoramiento pericial o de cualquier otra asistencia requierida por el tribunal arbitral;

d) Los gastos de viaje y otras expensas realizadas por los testigos, en la medida en que dichos gastos y expensas sean aprobados por el tribunal arbitral;

e) El costo de representación y de asistencia de letrados de la parte vencedora si se hubiera reclamado dicho costo durante el procedimiento arbitral y sólo en la medida en que el tribunal arbitral decida que el monto de ese costo es razonable;

f) Cualesquiera honorarios y gastos de la autoridad nominadora, así como los gastos del Secretario General del Tribunal Permanente de Arbitraje de La Haya.

Artículo 39

1. Los honorarios del tribunal arbitral serán de un monto razonable, teniendo en cuenta el monto en disputa, la complejidad del tema, el tiempo dedicado por los árbitros y cualesquiera otras circunstancias pertinentes del caso.

2. Si las partes han convenido en una autoridad nominadora o ésta ha sido designada por el Secretario General del Tribunal Permanente de Arbitraje de La Haya, y si dicha autoridad ha publicado un arancel de honorarios de árbitros en los casos internacionales que administre, el tribunal arbitral al fijar sus honorarios tendrá en cuenta ese arancel de honorarios en la medida en que lo considere apropiado en las circunstancias del caso.

3. Si dicha autoridad nominadora no ha publicado un arancel de honorarios para árbitros en casos internacionales, cualquiera de las partes podrá en cualquier momento pedir a la autoridad nominadora que formule una declaración sentando las bases que se siguen habitualmente para determinar los honorarios en los casos internacionales en que la autoridad nombra árbitros. Si la autoridad nominadora consiente en proporcionar tal declaración, el tribunal arbitral al fijar sus honorarios tomará en cuenta dicha información en la medida en que lo considere apropiado en las circunstancias del caso.

4. En los casos mencionados en los párrafos 2 y 3, cuando una parte lo pida y la autoridad nominadora consienta en desempeñar esta función, el tribunal arbitral fijará sus honorarios solamente tras de consultar a la autoridad nominadora, la cual podrá hacer al tribunal arbitral las observaciones que considere apropiadas respecto de los honorarios.

Artículo 40

1. Salvo lo dispuesto en el párrafo 2, en principio, las costas del arbitraje serán a cargo de la parte vencida. Sin embargo, el tribunal arbitral podrá prorratear cada uno de los elementos de estas costas entre las partes si decide que el prorrateo es razonable, teniendo en cuenta las circunstancias del caso.

2. Respecto del costo de representación y de asistencia de letrados a que se refiere el inciso *e* del artículo 38, el tribunal arbitral decidirá, teniendo en cuenta las circunstancias del caso, qué parte deberá pagar dicho costo o podrá prorratearlo entre las partes si decide que el prorrateo es razonable.

3. Cuando el tribunal arbitral dicte una orden de conclusión del procedimiento arbitral o un laudo en los términos convenidos por las partes, fijará las costas del arbitraje a que se refieren el artículo 38 y el párrafo 1 del artículo 39 en el texto de esa orden o de ese laudo.

4. El tribunal arbitral no podrá cobrar honorarios adicionales por la interpretación, rectificación o compleción de su laudo con arreglo a los artículos 35 a 37.

DEPÓSITO DE LAS COSTAS

Artículo 41

1. Una vez constituido, el tribunal arbitral podrá requerir a cada una de las partes que deposite una suma igual, en concepto de anticipo de las costas previstas en los incisos *a*, *b* y *c* del artículo 38.

2. En el curso de las actuaciones, el tribunal arbitral podrá requerir depósitos adicionales de las partes.

3. Si las partes se han puesto de acuerdo sobre una autoridad nominadora o si ésta ha sido designada por el Secretario General del Tribunal Permanente de Arbitraje de La Haya, y cuando una parte lo solicite y la autoridad nominadora consienta en desempeñar esa función, el tribunal arbitral fijará el monto de los depósitos o depósitos adicionales sólo tras consultar con la autoridad nominadora, que podrá formular al tribunal arbitral todas las observaciones que estime apropiadas relativas al monto de tales depósitos y depósitos suplementarios.

4. Si transcurridos 30 días desde la comunicación del requerimiento del tribunal arbitral, los depósitos requeridos no se han abonado en su totalidad, el tribunal arbitral informará de este hecho a las partes a fin de que cada una de ellas pueda hacer el pago requerido. Si este pago no se efectúa, el tribunal arbitral podrá ordenar la suspensión o la conclusión del procedimiento de arbitraje.

5. Una vez dictado el laudo, el tribunal arbitral entregará a las partes un estado de cuentas de los depósitos recibidos y les reembolsará todo saldo no utilizado.

Capítulo VI

Ratificación de las convenciones relativas al derecho mercantil internacional o adhesión a ellas [21]

58. En su séptimo período de sesiones, la Comisión decidió mantener en su programa la cuestión de la ratificación de las convenciones relativas al derecho mercantil internacional o la adhesión a ellas y volver a examinar la 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. En el actual período de sesiones, la Comisión tuvo ante sí una nota del Secretario General relativa al estado de la firma y ratificación de esa Convención (A/CN.9/118). Luego de deliberar, la Comisión acordó volver a examinar la cuestión en un futuro período de sesiones.

Capítulo VII

Formación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional [22]

59. La Comisión tuvo ante sí una nota del Secretario General (A/CN.9/111), en la que se daba cuenta de las medidas tomadas por la Secretaría para dar cumplimiento a la decisión, aprobada por la Comisión en su octavo período de sesiones, sobre el tema de la formación y la asistencia en materia de derecho mercantil internacional [23].

A.—Becas para recibir formación profesional en derecho mercantil internacional

60. La Comisión expresó su reconocimiento al Gobierno de Bélgica por su programa de becas, con arreglo al cual en 1975 se había impartido formación teórica y práctica en derecho mercantil internacional, en la Universidad de Lovaina, a dos becarios de países en desarrollo. La Comisión también tomó nota con satisfacción de que el Gobierno de Bélgica había decidido renovar su ofrecimiento de becas para 1976.

B.—Seminarios del Instituto de las Naciones Unidas para Formación Profesional e Investigaciones

61. La Comisión tomó nota con satisfacción del hecho de que el Instituto de las Naciones Unidas para Formación Profesional e Investigaciones (UNITAR) hubiera incluido la asignatura de derecho mercantil internacional en el programa de estudios de su curso regional de capacitación y repaso destinado a los miembros de la Comisión Económica para Asia Occidental, realizado en Doha, Qatar, del 19 al 31 de enero de 1976, y expresó la esperanza de que en el futuro pudieran concertarse acuerdos análogos con el UNITAR.

C.—Segundo simposio de la CNUDMI

62. Para elegir el tema del segundo simposio de la CNUDMI sobre derecho mercantil internacional, que se había de celebrar en relación con su décimo período de sesiones, la Comisión consideró tres sugerencias de la Secretaría, a saber : « Documentos de transporte y financiación utilizados en el comercio internacional »,

[21] La Comisión examinó este tema en su 177.ª sesión, celebrada el 28 de abril de 1976. El acta resumida de esta sesión figura en el documento A/CN.9/SR.177.

[22] *Idem.*

[23] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, trigésimo período de sesiones, Suplemento N.º 17* (A/10017), párr. 113; *Anuario de la CNUDMI, vol. V : 1974*, primera parte, II, A.

« Transporte marítimo de mercaderías » y « Compraventa internacional de mercaderías » [24]. Hubo acuerdo general en que el primero de los temas mencionados haría resaltar, en el simposio, un criterio práctico en cuanto al derecho mercantil internacional, lo cual aumentaría el valor del simposio para los participantes de los países en desarrollo y para otros participantes procedentes de esferas gubernamentales académicas o de investigación. En consecuencia, la Comisión acordó que el segundo simposio de la CNUDMI sobre derecho mercantil internacional se dedicase al estudio de los documentos de transporte y financiación utilizados en el comercio internacional. Se expresó la opinión de que lo mejor sería examinar los otros temas sugeridos en simposios futuros, tras la aprobación final de un convenio sobre la compraventa internacional de mercaderías y el transporte marítimo de mercaderías.

63. La Comisión acordó asimismo que una parte del programa del simposio se dedicase al examen del Reglamento de arbitraje de la CNUDMI, aprobado por la Comisión en el actual período de sesiones.

64. La Comisión tomó nota con reconocimiento de las contribuciones voluntarias o las promesas ya hechas por Austria, Finlandia, Grecia, Noruega, la República Federal de Alemania y Suecia para contribuir a sufragar los gastos de participación en el simposio de nacionales procedentes de países en desarrollo, y expresó la esperanza de que se recibieran nuevas contribuciones voluntarias tanto de los gobiernos como de fuentes privadas.

Capítulo VIII

Labor futura [25]

A.—Programa para la labor futura de la Comisión

65. La Comisión tomó nota de que había terminado, o que pronto terminaría, sus trabajos sobre muchos de los temas prioritarios incluidos en su programa de trabajo y que por ello convendría que en el futuro próximo examinara su programa de trabajo a largo plazo. A juicio de la Comisión, la formulación de un programa a largo plazo permitiría que la Secretaría comenzara los trabajos preparatorios necesarios respecto de los temas que la Comisión deseare examinar.

66. A este respecto, la Comisión pidió a la Secretaría que le presentara, en su 11.º período de sesiones, sus opiniones y sugerencias en lo relativo al programa a largo plazo de la Comisión y que, cuando procediera, celebrara consultas con las organizaciones internacionales y las instituciones de comercio sobre su contenido.

B.—Composición del Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías

67. La Comisión decidió prorrogar el mandato de Checoslovaquia como miembro del Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías.

[24] A/CN.9/111, párrs. 17, 18 y 20.

[25] Véase la nota 21 *supra*.

C.—Fecha y lugar de los períodos de sesiones de la Comisión y de sus grupos de trabajo

68. La Comisión tuvo ante sí una carta dirigida al Presidente por el representante de Austria en que, en nombre del Gobierno Federal de Austria, se invitaba a la Comisión a celebrar su décimo período de sesiones en Viena, en el año 1977 (A/CN.9/124). La Comisión hizo notar que, con arreglo a la resolución 2609 (XXIV) de la Asamblea General, de 16 de diciembre de 1969, los órganos de las Naciones Unidas podrían celebrar reuniones fuera de sus sedes oficiales cuando el Gobierno que hubiera hecho la invitación para una reunión en su territorio accediese a sufragar los gastos suplementarios reales, directos o indirectos, que fueran necesarios. Durante el examen de este tema el representante de Austria en la Comisión confirmó que su Gobierno sufragaría los gastos extraordinarios que pudieran atribuirse directa o indirectamente al traslado de Ginebra a Viena del lugar de celebración del décimo período de sesiones. La Comisión expresó al Gobierno de Austria su reconocimiento por la invitación y decidió celebrar su décimo período de sesiones en Viena, del 23 de mayo al 17 de junio de 1977.

69. La Comisión decidió que en el programa del décimo período de sesiones se incluyera el examen del proyecto de convención sobre la compraventa internacional de mercaderías. Además, se decidió crear en ese período de sesiones un Comité Plenario que se reuniría de 5 a 8 días para estudiar, entre otras cosas, los asuntos relativos a las garantías reales en mercaderías y a la responsabilidad por daños causados por productos destinados al comercio internacional u objeto de éste.

70. La Comisión aprobó el calendario del octavo período de sesiones del Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías para el período comprendido entre el 4 y el 14 de enero de 1977 en Nueva York. En lo concerniente al Grupo de Trabajo sobre títulos negociables internacionales, la Comisión decidió que ese Grupo se reuniera en Ginebra en una fecha que sería fijada por la secretaría de la Comisión tras celebrar consultas con representantes del Grupo de Trabajo.

Capítulo IX

Otros asuntos [26]

A.—Resolución 3494 (XXX) de la Asamblea General, de 15 de diciembre de 1975, relativa al informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su octavo período de sesiones

71. La Comisión tomó nota de esta resolución. Se señaló en particular el párrafo 8 de la misma, en el cual la Asamblea General « encarece a la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional que tenga en cuenta las disposiciones pertinentes de las resoluciones adoptadas por la Asamblea General en sus períodos extraordinarios de sesiones sexto y séptimo,

[26] Véase la nota 21 *supra*.

que establecen las bases del nuevo orden económico internacional, teniendo presente la necesidad de que los órganos de las Naciones Unidas participen en la aplicación de esas resoluciones ». La Comisión tuvo ante sí una nota del Secretario General, titulada « Disposiciones pertinentes de las resoluciones adoptadas por la Asamblea General en sus períodos extraordinarios de sesiones sexto y séptimo » (A/CN.9/122).

B.—Informe del Secretario General sobre las actividades en curso de otras organizaciones internacionales

72. La Comisión tomó nota de este informe (A/CN.9/119) *.

C.—Empresas multinacionales

73. En su octavo período de sesiones, la CNUDMI decidió mantener este tema en su programa con objeto de considerar favorablemente toda petición que le hiciera la Comisión de Empresas Transnacionales respecto de cuestiones jurídicas concretas que pudieran ser objeto de medidas por parte de la CNUDMI [27]. Se informó a la CNUDMI de que todavía no se había recibido ninguna comunicación oficial de la Comisión de Empresas Transnacionales. La CNUDMI pidió a la Secretaría que la mantuviera informada de cualquier novedad en el programa de trabajo en materia de empresas multinacionales de los demás órganos de las Naciones Unidas que revistiera interés.

D.—Participación de observadores

74. La Comisión tomó nota de que en el acutal período de sesiones, al igual que en períodos de sesiones anteriores y en períodos de sesiones de sus grupos de trabajo, varios gobiernos que no eran miembros de la Comisión habían expresado el deseo de participar en los períodos de sesiones de la Comisión y de sus grupos de trabajo en calidad de observadores. La opinión unánime de la Comisión fue que convenía autorizar a esos gobiernos a asistir a los períodos de sesiones en esa calidad. La Comisión convino, por consiguiente, en recomendar a la Asamblea General que, en su resolución sobre el informe de la Comisión sobre la labor realizada en su noveno período de sesiones, incluyera en la parte dispositiva un párrafo en virtud del cual se autorizara expresamente a la Comisión a permitir que los Estados que no fueran miembros de ella asistieran a sus períodos de sesiones en calidad de observadores cuando así lo solicitaran los Estados interesados. En su 177.ª sesión, celebrada el 28 de abril de 1976, la Comisión adoptó por unanimidad la decisión siguiente :

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

» *Tomando nota* de que los gobiernos de los países que no son Estados miembros de la Comisión han expresado el deseo de asistir a los períodos de sesiones de la Comisión y de sus grupos de trabajo en calidad de observadores,

» *Estimando* que va en interés de la labor de la Comisión dar a los gobiernos que no son miembros de la Comisión la oportunidad de participar en sus trabajos en calidad de observadores,

» *Recomienda* a la Asamblea General que autorice a la Comisión a permitir que los Estados que no son miembros de ella asistan a los períodos de sesiones de la Comisión y de sus grupos de trabajo en calidad de observadores, cuando lo soliciten los Estados interesados. »

E.—Fecha de terminación del mandato de los miembros de la Comisión

75. La Comisión examinó las dificultades con que habían tropezado sus grupos de trabajo debido a que, en virtud de la resolución 2205 (XXI) de la Asamblea General, por la que se estableció la Comisión, el mandato de los Estados miembros de la Comisión finalizaba el 31 de diciembre del año de que se tratara. La Comisión tomó nota de que sus grupos de trabajo solían reunirse durante los meses de enero y febrero y que, por consiguiente, cada tres años los grupos de trabajo se habían reunido después de haber expirado el mandato de uno o más de sus miembros pero antes del período anual de sesiones de la Comisión en que se podían nombrar nuevos miembros de los grupos de trabajo para reemplazar a los salientes. La opinión general fue que para la labor de la Comisión sería más fructífero que el mandato de cada Estado miembro de la Comisión comenzara el primer día del período ordinario anual de sesiones de la Comisión inmediatamente siguiente a la elección de ese Estado miembro y que finalizara el día inmediatamente anterior al comienzo del siguiente período ordinario anual de sesiones que celebrara la Comisión después de su elección [28].

Decisión de la Comisión

76. En su 177.ª sesión, celebrada el 28 de abril de 1976, la Comisión adoptó por unanimidad la decisión siguiente :

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

» *Tomando nota* de que en virtud de las resoluciones 2205 (XXI) y 3108 (XXVIII) de la Asamblea General, de 17 de diciembre de 1966 y 12 de diciembre de 1973, respectivamente, el mandato de un Estado elegido para formar parte de la Comisión comienza el 1.º de enero siguiente a su elección y finaliza, en 31 de diciembre, tres o seis años después, según corresponda,

» *Habida cuenta* del hecho de que gran parte de la labor sustantiva de la Comisión se lleva a cabo en sus

* Reproducido en el presente volumen, segunda parte, VI, *infra*.

[27] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, trigésimo período de sesiones, Suplemento N.º 17* (A/10017), párr. 94.

[28] El mandato de un miembro de la Comisión seguiría correspondiendo a seis ciclos anuales de la labor de la Comisión, a pesar de que el mandato real de cada Estado podría ser de una duración mayor o menor en uno o dos meses a un plazo de seis años, según las fechas de celebración de los períodos ordinarios anuales de sesiones de la Comisión.

grupos de trabajo y que éstos se reúnen por lo general durante los meses de enero y febrero antes de que puedan ser reconstituidos por la Comisión después de que la Asamblea General elige nuevos Estados miembros de la Comisión,

» *Recomienda* a la Asamblea General que :

» *a)* Prorrogue el mandato de los Estados que son actualmente miembros de la Comisión, que debe finalizar el 31 de diciembre de 1976, hasta el día inmediatamente anterior al período ordinario anual de sesiones que celebrará la Comisión en 1977, así como el mandato de los Estados que son actualmente miembros de la Comisión, que debe finalizar el 31 de diciembre de 1979, hasta el día inmediatamente anterior al período ordinario anual de sesiones que habrá de celebrar la Comisión en 1980, y

» *b)* Decida que en lo sucesivo los nuevos miembros de la Comisión inicien su mandato el primer día del período ordinario anual de sesiones de la Comisión siguiente a su elección y que sus mandatos finalicen un día antes de la iniciación del séptimo período ordinario anual de sesiones que celebre la Comisión después de su elección. »

ANEXOS

ANEXO I

Informe del Comité Plenario I acerca del proyecto de Convenio sobre el transporte marítimo de mercancías

I.—Introducción

1. El Comité Plenario I fue establecido por la Comisión en su noveno período de sesiones para que examinara el texto del proyecto de Convenio sobre el transporte marítimo de mercancías aprobado por el Grupo de Trabajo de la Comisión sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo. Ese texto figura en el anexo del documento A/CN.9/105. En la sección II del presente informe se resumen, artículo por artículo, los principales puntos planteados en el curso de las deliberaciones del Comité acerca del proyecto de Convenio. Al comienzo del resumen del debate sobre cada uno de los artículos del proyecto de Convenio se reproduce el texto del artículo tal como figuraba en el anexo del documento A/CN.9/105 *.

2. Durante sus deliberaciones, el Comité estableció un grupo de trabajo y varios grupos especiales de redacción para que volvieran a redactar algunos artículos o párrafos.

3. En la sección II del presente informe, al final del resumen del examen del artículo correspondiente, figura el texto aprobado por el Comité de cada uno de los artículos del proyecto de Convenio, a menos que sea idéntico al texto aprobado por el Grupo de Trabajo.

II.—Examen por el Comité Plenario I del proyecto de Convenio sobre el transporte marítimo de mercancías

TÍTULO DEL PROYECTO DE CONVENIO

« Proyecto de Convenio sobre el transporte marítimo de mercancías. »

El Comité examinó una propuesta de modificación del título actual del proyecto de Convenio. La propuesta se basaba en el argumento de que el proyecto de Convenio no regulaba todas las cuestiones jurídicas que podrían plantearse en un contrato de transporte marítimo de mercancías. Tras deliberar, el Comité decidió mantener el título actual.

ARTÍCULO 1

Artículo 1, párrafos 1 y 2

« PARTE I.—DISPOSICIONES GENERALES

» *Artículo 1. Definiciones*

» 1. Por " porteador " o " porteador contratante " se entenderá toda persona que por sí o por conducto de otra que actúa en su nombre haya celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con el cargador.

» 2. Por " porteador efectivo " se entenderá toda persona a quien el porteador contratante haya encomendado la realización de la totalidad o de parte del transporte de mercancías. »

1. El Comité consideró las propuestas siguientes :

a) Que se suprimieran los párrafos 1 y 2 del artículo 1, sustituyéndolos por los dos párrafos siguientes :

» 1. Por " porteador " se entenderá toda persona que por sí o por conducto de otra actúe en su nombre haya celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con el cargador, independientemente de que el transporte sea realizado por el porteador o por un porteador efectivo.

» 2. Por " porteador efectivo " se entenderá toda persona a quien el porteador haya encomendado la realización de la totalidad o de parte del contrato de transporte de mercancías. »

b) Que la expresión « porteador efectivo » se definiera como « el naviero que transporta las mercancías ».

c) Que se adoptara la siguiente definición de « porteador efectivo » : « Por " porteador efectivo " se entenderá toda persona a quien el porteador haya encomendado la realización del transporte de las mercancías, o de parte del transporte, así como cualquier otra persona a quien posteriormente se haya encomendado esa realización. »

2. En apoyo de la propuesta consignada en el inciso *a* del párrafo 1 *supra*, se señaló que los nuevos párrafos 1 y 2 propuestos eran más sencillos en su forma que los actuales párrafos 1 y 2. Los nuevos párrafos propuestos llevarían también a una mayor uniformidad entre las definiciones de esas expresiones en el proyecto de Convenio y las definiciones que figuraban en los incisos *a* y *b* del párrafo 1 del artículo 1 del Convenio de Atenas sobre el Transporte Marítimo de Pasajeros y su Equipaje, 1974 [a].

3. Sin embargo, se señaló que la expresión « porteador contratante », definida en el párrafo 1 actual, pero no en el nuevo párrafo 1, propuesto aparecía en varias disposiciones del proyecto de Convenio. Si se había de aprobar el nuevo párrafo 1 propuesto, todas las disposiciones en las que apareciera la expresión « porteador contratante » debían ser reconsideradas en cuanto a su fondo y en cuento a su redacción.

4. En apoyo de la definición propuesta de « porteador efectivo » consignada en el inciso *b* del párrafo 1 *supra*, se señaló que la actual definición de « porteador efectivo » no abarcaría la situación en que un porteador efectivo a quien el porteador contratante hubiese encargado la realización de la totalidad o de parte del transporte de marcancías encargase a su vez la realización del transporte a otro porteador. Este último porteador que realizara el transporte no quedaría comprendido en la definición actual de

* Reproducido en el *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, segunda parte, IV, 3.

[a] De aquí en adelante, se hará referencia a este Convenio como Convenio de Atenas de 1974.

« porteador efectivo », porque la realización del transporte no le había sido confiada por el porteador contratante. Sin embargo, en virtud de la definición propuesta, este último porteador sería un « porteador efectivo ». En cambio, se indicó que si bien la definición actual podía no ser satisfactoria, la definición propuesta tampoco sería apropiada en ciertas circunstancias. Cuando un porteador al que se hubiera encargado la realización del transporte, ya fuera por el porteador contratante o por un porteador a quien el porteador contratante a su vez hubiese encargado la realización del transporte, transportase las mercancías en un buque que hubiese fletado por cesión, la persona que debía estar comprendida en la definición de « porteador efectivo » era el fletador por cesión y no el naviero.

5. En apoyo de la definición propuesta consignada en el inciso *c* del párrafo 1 *supra*, se señaló que era una ampliación de la actual definición de « porteador efectivo » y que todo porteador a quien se hubiese encomendado la realización del transporte quedaba incluido dentro de la definición propuesta. Por otra parte, se indicó que la definición propuesta planteaba la cuestión de si era conveniente ampliar el ámbito de aplicación del proyecto de Convenio a contratos de transporte distintos de los celebrados entre cargador y porteador. El que un cargador encomendara la realización del transporte a un porteador era resultado de un contrato celebrado entre ellos, y era conveniente que el convenio fuera aplicable a ese contrato a fin de reglamentar la responsabilidad del porteador. La realización del transporte encomendada por un porteador contratante a un porteador subsiguiente no siempre daba como resultado la creación de un contrato entre el cargador y el porteador subsiguiente. Por lo tanto, tal vez no fuera conveniente reglamentar la responsabilidad de dicho porteador subsiguiente frente al cargador en virtud del proyecto de Convenio.

6. Después de deliberar, el Comité decidió aprobar el texto siguiente :

« PARTE I.—DISPOSICIONES GENERALES

» *Artículo 1. Definiciones*

» En el presente Convenio :

» 1. Por " porteador " se entenderá toda persona que por sí o por conducto de otra que actúe en su nombre haya celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador.

» 2. Por " porteador efectivo " se entenderá toda persona a quien el porteador haya encomendado la realización del transporte de las mercancías, o de parte del transporte, así como cualquier otra persona a quien se haya encomendado esa realización. »

Artículo 1, párrafo 3

« 3. Por " consignatario " se entenderá la persona autorizada para recibir las mercancías. »

7. El Comité examinó una propuesta de supresión de la definición de « consignatario » contenida en el actual párrafo 3, sustituyéndola por la siguiente nueva definición :

« 3. Por " consignatario " se entenderá la persona autorizada para recibir las mercancías en virtud del contrato de transporte; será la persona cuyo nombre figure en el conocimiento de embarque nominal, la que a la llegada presente el conocimiento de embarque cuando éste sea al portador o el último endosatario de un conocimiento a la orden. »

8. El Comité consideró la definición propuesta de acuerdo con los siguientes criterios :

a) Si debía adoptarse la definición del término « consignatario » contenida en la primera frase del nuevo párrafo 3 propuesto, que limitaba el alcance de esa expresión a la persona autorizada para recibir las mercancías *en virtud del contrato de transporte*; y

b) Si debía adoptarse la definición del término « consignatario » contenida en la segunda frase del nuevo párrafo 3 propuesto, es decir, que el consignatario era la persona cuyo nombre figurara en el conocimiento de embarque nominal, la que a la llegada presentara el conocimiento de embarque cuando éste fuera al portador o el último endosatario de un conocimiento a la orden.

9. En apoyo de la limitación de la definición de « consignatario » en la forma indicada en el inciso *a* del párrafo 8 *supra*, se señaló que la definición actual de « consignatario » era muy amplia en el sentido de que incluía en su ámbito a toda persona autorizada para recibir las mercancías en virtud del derecho nacional aplicable, por ejemplo, un alguacil que actuara en virtud de un mandamiento de ejecución. Sin embargo, se replicó que no era probable que en la práctica la definición actual crease dificultades en cuanto al significado de « consignatario » y que, por lo tanto, era innecesario hacer una nueva aclaración de ese término. Se indicó asimismo que la definición restrictiva propuesta podía crear dificultades en ciertas jurisdicciones en las que, cuando un consignatario era nombrado en un conocimiento de embarque, su derecho a recibir las mercancías no provenía del contrato de transporte.

10. Hubo acuerdo general en que la nueva definición de « consignatario » contenida en la segunda frase de la definición propuesta, citada en el inciso *b* del párrafo 8 *supra*, era innecesaria.

11. Después de deliberar, el Comité decidió mantener el texto actual del párrafo.

Artículo 1, párrafo 4

« 4. Por " mercancías " se entenderá todo tipo de mercancías, incluso animales vivos; cuando las mercancías se agrupen en un contenedor, paleta u otra unidad de transporte similar, o cuando estén embaladas, el término « mercancías " comprenderá esa unidad de transporte o embalaje si es proporcionada por el cargador. »

12. El Comité examinó las siguientes propuestas en relación con este párrafo :

a) Que se suprimiera de la definición la indicación de que las « mercancías » incluían los animales vivos.

b) Que el equipaje de pasajeros se excluyera expresamente del alcance del término « mercancías » en la definición.

c) Que no se incluyeran en la definición, como « mercancías », todas las formas de embalaje.

d) Que se suprimieran las palabras « si es proporcionada por el cargador » que aparecían al final del párrafo.

13. En apoyo de la propuesta mencionada en el párrafo 12 *a supra*, se señaló que como el párrafo 5 del artículo 5 aclaraba que el porteador era responsable por la pérdida o el daño respecto de los animales vivos, no era necesario especificar en la definición que los animales vivos estaban incluidos entre las « mercancías ». En cambio, se sugirió que, como en virtud del Convenio de Bruselas de 1924 [b] los animales vivos estaban expresamente excluidos de la definición de « mercancías » que figuraba en ese Convenio, y, por lo tanto, la pérdida o el daño respecto de los animales vivos escapaban al alcance de ese Convenio, convenía hacer hincapié en la definición de que los animales vivos quedaban comprendidos dentro del alcance del término « mercancías » para los fines del proyecto de Convenio. Tras un debate, el Comité decidió mantener en la definición la referencia actual a los animales vivos.

14. En apoyo de la propuesta mencionada en el párrafo 12 *b supra*, se indicó que, como la responsabilidad del porteador por el equipaje de pasajeros ya estaba regulada por el Convenio de

[b] Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, Bruselas, 25 de agosto de 1924. Ese Convenio se mencionará en adelante con el nombre abreviado de Convenio de Bruselas de 1924.

Atenas de 1974, era aconsejable excluir el equipaje de pasajeros del alcance de la definición de « mercancías ». En respuesta, se señaló que el Convenio de Atenas de 1974 sólo regulaba la responsabilidad del porteador cuando se había celebrado un contrato para el transporte de un pasajero y su equipaje. Por lo tanto, si se excluía el equipaje de pasajeros de la definición, el contrato que se celebrase exclusivamente para el transporte de equipaje de pasajeros quedaría fuera del ámbito tanto del Convenio de Atenas de 1974 como del proyecto de Convenio. Tras un debate, el Comité decidió excluir del ámbito del proyecto de Convenio la responsabilidad por el equipaje de pasajeros, no mediante la modificación del término « mercancías », sino con la adición de un nuevo párrafo 3 al artículo 25.

15. En apoyo de la propuesta mencionada en el párrafo 12 *c supra*, se señaló que la inclusión como « mercancías » de todas las formas de embalaje, que implicaba la imposición de una responsabilidad al porteador por la pérdida o el daño relativos a todas las formas de embalaje, era contraria a la práctica comercial; la responsabilidad del porteador debía limitarse al embalaje duradero con valor comercial. En respuesta a ello, se sostuvo que la inclusión de embalaje como « mercancías » era útil; frecuentemente el embalaje era de valor considerable y el porteador, por lo tanto, debía ser responsable por la pérdida o el daño relativos al embalaje. Si el embalaje carecía de valor, el porteador no tendría responsabilidad, puesto que el demandante no estaría en condiciones de probar que había sufrido perjuicios. Además, la exclusión del embalaje del alcance del término « mercancías » conduciría a que la responsabilidad del porteador por los daños al embalaje se rigiera por el derecho nacional aplicable. Si el embalaje y su contenido resultasen dañados al mismo tiempo, serían aplicables dos regímenes de responsabilidad del porteador, uno para el embalaje y otro para el contenido del embalaje. Tras un debate, el Comité decidió mantener en su forma actual la inclusión del embalaje como « mercancías » en la definición.

16. En apoyo de la propuesta mencionada en el párrafo 12 *d supra*, se indicó que las palabras « si es proporcionada por el cargador » no eran necesarias, porque si la unidad de transporte o embalaje no fuese suministrada por el cargador, éste no experimentaría perjuicios y, por lo tanto, no tendría derecho a ninguna acción. Por otra parte, se observó que, dado que la unidad de transporte podía ser suministrada por un tercero, por ejemplo, un transportista, la supresión de esas palabras crearía en tales casos responsabilidad del porteador con respecto a ese tercero. Se señaló también que si se suprimían esas palabras el peso de la unidad de transporte podría considerarse parte del peso de las mercancías; ello afectaría al límite pecuniario de la responsabilidad cuando ese límite se determinase con referencia al peso de las mercancías. Tras un debate, el Comité decidió conservar las palabras « si es proporcionada por el cargador ».

17. El Comité aprobó el texto siguiente :

« 4. El término " mercancías " incluye los animales vivos; cuando las mercancías se agrupen en un contenedor, paleta u otra unidad de transporte similar, o cuando estén embaladas, el término " mercancías " comprenderá esa unidad de transporte o embalaje si es proporcionada por el cargador. »

Artículo 1, párrafo 5

« 5. Por " contrato de transporte " se entenderá aquel en virtud del cual el porteador conviene con el cargador, contra el pago de un flete, en transportar determinadas mercancías por mar de un puerto a otro en el cual habrán de entregarse. »

18. El Comité examinó las propuestas siguientes :

a) Que se agregasen al párrafo, como complemento, las palabras siguientes : « En virtud de este contrato, el consignatario podrá ejercer los derechos del cargador y estar sujeto a sus obligaciones ».

b) Que se definiese el « contrato de transporte » como un contrato por escrito.

c) Que se sustituyese el término « puerto » que figuraba en la definición por el término « lugar » o por la expresión « puerto o lugar ».

d) Que se suprimiese la palabra *specified* que aparecía en la definición en el texto inglés, y se sustituyese por otra palabra adecuada.

e) Que se suprimiesen las palabras « en el cual habrán de entregarse » que figuraban al final de la definición.

19. En apoyo de la propuesta mencionada en el párrafo 18 *a supra*, se señaló que la adición de las palabras allí enunciadas al párrafo servirían para aclarar los derechos del consignatario. Tales derechos se determinarían actualmente por el derecho nacional aplicable, que podía ser incierto o de difícil esclarecimiento. En respuesta, se observó que el proyecto de Convenio no era un instrumento adecuado para definir los derechos del consignatario. Se indicó también que la definición de los derechos del consignatario planteaba cuestiones complejas y que los derechos y obligaciones del consignatario no tenían por qué ser idénticos a los del cargador, como se daba a entender en la propuesta. Tras un debate, el Comité decidió no añadir el texto propuesto a la definición.

20. En apoyo de la propuesta mencionada en el párrafo 18 *b supra*, se señaló que la mayoría de los contratos de transporte marítimo de mercancías constaban por escrito, y, en consecuencia, el « contrato de transporte » debía definirse como contrato celebrado por escrito. Sin embargo, se advirtió que la aprobación de esa propuesta limitaría el ámbito de aplicación del Convenio a los contratos escritos. En determinadas regiones, era práctica común la de no celebrar contratos escritos para el transporte marítimo de mercancías y, si se aprobaba la propuesta, ese transporte marítimo no sería regulado por el proyecto de Convenio. Se señaló, además, que el uso de métodos modernos de elaboración de datos podía tener el resultado de que se celebraran contratos de transporte no escritos. Tras un debate, el Comité decidió no añadir a la definición el requisito de que el contrato de transporte figurase por escrito.

21. En apoyo de la propuesta mencionada en el párrafo 18 *c supra*, se hizo notar que, si se mantenía el término « puerto » para definir los lugares de destino del transporte de mercancías a que se aplicaba el proyecto de Convenio, acaso no se aplicara el Convenio al trecho de un transporte que se iniciara o concluyera en un lugar distinto de un puerto, por ejemplo, en el interior. En respuesta, se indicó que el proyecto de Convenio no regía el transporte multimodal, y que el intento de abarcar el trecho de un transporte multimodal de mercancías en el proyecto de Convenio podía originar dificultades en la preparación de una futura convención que rigiera ese tipo de transporte. La aprobación de la propuesta podía conducir también a la aplicación del Convenio al transporte interior, y crear conflictos con el derecho nacional que rigiese esa materia o con otros convenios sobre transporte. Tras un debate, el Comité decidió mantener la palabra « puerto » en la definición.

22. En apoyo de la propuesta mencionada en el párrafo 18 *d supra*, se señaló que la expresión *specified goods* que aparecía en el texto inglés podía interpretarse como si se refiriese a mercancías específicamente enunciadas en un conocimiento de embarque u otro documento de transporte. Si se aceptara esa interpretación, el porteador podía eludir la aplicación del Convenio a un transporte de mercancías limitándose a no expedir un documento de transporte en que se enumeraran las mercancías. Tras deliberar, el Comité decidió suprimir la palabra « determinadas ».

23. En relación con la propuesta mencionada en el párrafo 18 *e supra*, hubo acuerdo general en que se suprimieran las palabras « en el cual habrán de entregarse » que aparecían al final de la definición.

24. Tras un debate, el Comité aprobó el texto siguiente :

« 5. Por " contrato de transporte " se entenderá aquel en virtud del cual el porteador, contra el pago de un flete, se compromete a transportar mercancías por mar de un puerto a otro. »

Artículo 1, párrafo 6

« 6. Por " conocimiento de embarque " se entenderá un documento que haga prueba de un contrato de transporte marítimo de mercancías y en el que conste que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado esas mercancías, y se compromete a entregarlas contra la presentación de ese documento. Constituye tal compromiso la disposición, incluida en el documento, de que las mercancías se entregarán a la orden de una persona designada, o a la orden, o al portador. »

25. Tras deliberar, el Comité decidió retener esta definición.

26. Se propuso que se hicieran las siguientes adiciones en el artículo 1 :

a) Que se añadiera un nuevo párrafo 7 al artículo, para que dijera lo siguiente :

« 7. La expresión " por escrito " incluye el telegrama y el télex. »

b) Que se añadiera el párrafo siguiente como nuevo párrafo 3, y se renumeraran los actuales párrafos 3 a 6 como párrafos 4 a 7 :

« 3. En el presente Convenio, por " cargador " se entenderá toda persona que por sí o por conducto de otra que actúe en su nombre haya celebrado un contrato de transporte marítimo con un porteador. »

27. En apoyo de la adición del nuevo párrafo 7 citado en el inciso *a* del párrafo 26 *a supra*, se señaló que la expresión « por escrito » se utilizaba en varios artículos del proyecto de Convenio y, por consiguiente, requería aclaración. Por otra parte, se sugirió que dicha aclaración no se hiciera mediante la propuesta adición al artículo 1, sino que se aclarara la expresión, cuando procediera, dentro de los artículos en que figurase. Tras deliberar, el Comité decidió incluir una definición de la expresión « por escrito » y aprobó el texto siguiente :

« 7. La expresión " por escrito " incluye, entre otras cosas, el telegrama y el télex. »

28. En apoyo de la adición del nuevo párrafo 3 consignado en el párrafo 26 *b supra* se señaló que la definición en él contenida aclaraba la identidad del cargador, que a veces era incierta. Sin embargo, se indicó que la definición podía crear dificultades en determinados casos. Así, cuando el contrato de transporte fuera celebrado por el consignatario, éste, conforme a la definición propuesta, sería el cargador. Por otra parte, un comprador con arreglo a un contrato F.O.B. que celebrara el contrato de transporte sería el cargador conforme a la definición propuesta. Tras deliberar, el Comité decidió no aceptar la propuesta.

ARTÍCULO 2

Artículo 2, párrafo 1

« *Artículo 2. Ámbito de aplicación*

« 1. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todos los contratos 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. »

1. El Comité examinó las siguientes propuestas :

a) Que se suprimieran las palabras introductorias de este párrafo y se reemplazaran por lo siguiente :

« Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todos los contratos de transporte de mercancías en la medida en que se refieran al transporte marítimo de mercancías o impliquen el transporte marítimo de mercancías entre dos Estados diferentes, siempre que : »

b) Que se suprimiera el inciso *d* de este párrafo.

2. En apoyo de la propuesta consignada en el inciso *a* del párrafo 1 *supra*, se señaló que las nuevas palabras introductorias propuestas asegurarían que el proyecto de Convenio se aplicara a la parte marítima de un transporte multimodal de mercancías. En respuesta, se señaló que el proyecto de Convenio no debía intentar resolver dificultades que surgieran del transporte multimodal, dado que esas dificultades sólo podían resolverse adecuadamente mediante un futuro convenio sobre el transporte multimodal. Después de deliberar, el Comité decidió mantener las actuales palabras introductorias de este párrafo.

3. En apoyo de la propuesta consignada en el inciso *b* del párrafo 1 *supra*, se indicó que la expedición en un Estado contratante de un conocimiento de embarque u otro documento que acreditara un contrato de transporte no creaba una relación suficientemente estrecha entre el proyecto de Convenio y el contrato de transporte que justificara la aplicación del Convenio al contrato de transporte acreditado por ese conocimiento de embarque u otro documento. En respuesta, se advirtió que era conveniente dar un ámbito de aplicación muy amplio al Convenio y que el inciso *d* del párrafo 1 del artículo 2 servía para ampliar el ámbito de aplicación. Tras deliberar, el Comité decidió conservar el inciso *d* del párrafo 1 del artículo 2.

4. Tras deliberar, el Comité decidió retener el texto actual del párrafo.

Artículo 2, párrafo 2

« 2. Las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo se aplicarán independientemente de la nacionalidad que tengan el buque, el porteador, el cargador, el consignatario o cualquier otra persona interesada. »

5. El Comité examinó las siguientes propuestas :

a) Que se suprimiera este párrafo.

b) Que se mantuviera este párrafo, reemplazando las palabras « las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo » por las palabras « las disposiciones del presente Convenio ».

c) Que se agregaran las palabras « el porteador efectivo » después de las palabras « el porteador ».

6. En apoyo de la propuesta mencionada en el párrafo 5 *a supra*, se señaló que la finalidad que se trataba de alcanzar mediante el párrafo 2 del artículo 2, a saber, la aplicación de las disposiciones del párrafo 1 del artículo 2 independientemente de los factores expuestos en el párrafo 2 del artículo 2, ya estaba asegurada por las palabras introductorias del párrafo 1 del artículo 2. En cambio, se indicó que en determinadas jurisdicciones se había decidido que la aplicabilidad del proyecto de Convenio dependía de las normas nacionales de conflicto de leyes y que esas normas tenían en cuenta los factores expuestos en el párrafo 2 del artículo 2. Por consiguiente, el párrafo 2 estaba destinado a asegurar que se diera al proyecto de Convenio el ámbito de aplicación estipulado en el párrafo 1 independientemente de las normas nacionales de conflicto de leyes.

7. Se señaló también que era conveniente asegurar la aplicación no solamente de las disposiciones del párrafo 1 del artículo 1

sino de las disposiciones del proyecto de Convenio en su totalidad, independientemente de las normas nacionales de conflicto de leyes, y que la enmienda citada en el inciso *b* del párrafo 5 *supra* al párrafo 2 del artículo 2 aseguraría este resultado. Tras deliberar, el Comité decidió aprobar esta enmienda al párrafo 2 del artículo 2.

8. En apoyo de la propuesta mencionada en el párrafo 5 *c supra*, se señaló que la expresión « porteador » en la forma definida en el proyecto de Convenio no incluía al « porteador efectivo » y que la nacionalidad del porteador efectivo tampoco debía ser pertinente a la aplicación del proyecto de Convenio. Después de deliberar, el Comité decidió añadir las palabras « el porteador efectivo » después de las palabras « el porteador ».

9. Tras un debate, el Comité aprobó el texto siguiente :

« 2. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán independientemente de la nacionalidad del buque, el porteador, el porteador efectivo, el cargador, el consignatario o cualquier otra persona interesada. »

Artículo 2, párrafo 3

« 3. Un Estado Contratante podrá aplicar también las normas del presente Convenio al transporte interno, mediante su legislación nacional. »

10. El Comité examinó una propuesta de supresión de este párrafo.

11. En apoyo de dicha propuesta, se señaló que el párrafo era innecesario debido a que los Estados Contratantes tendrían, en cualquier caso, las facultades conferidas por el artículo. En contestación, se indicó que el gobierno federal de un Estado federal podía no tener tales facultades a menos que le fueran expresamente conferidas por una cláusula análoga a este párrafo y que, por consiguiente, su retención cumpliría un propósito útil. Tras deliberar, el Comité decidió conservar el texto del párrafo en el proyecto de Convenio, pero suprimiendo el texto en el artículo 2 y colocándolo entre las cláusulas finales del proyecto de Convención.

Artículo 2, párrafo 4

« 4. Las disposiciones del presente Convenio no serán aplicables a los contratos de fletamento. Sin embargo, cuando se extienda un conocimiento de embarque 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.

12. El Comité examinó las siguientes propuestas :

a) Que se definiera la expresión « contratos de fletamento ».

b) Que se agregaran las palabras « que no sean contratos de transporte » al final de la primera frase del párrafo.

c) Que se reemplazaran las palabras « el titular del conocimiento », que figuraban al final de la segunda frase del párrafo, por las palabras « tercero de buena fe ».

d) Que se agregaran las palabras « que no sea el fletador » al final de la segunda frase del párrafo.

e) Que se agregaran las palabras « o por volumen », al final de la primera frase del párrafo, y que se agregaran las palabras « o por volumen », después de la palabra « fletamento », que figuraba en la segunda frase.

13. En apoyo de la propuesta reseñada en el párrafo 12 *a supra*, se señaló que, aunque en virtud de las palabras introductorias del párrafo 1 del artículo 2, el proyecto de Convenio era aplicable a todos los contratos de transporte marítimo de mercancías, en virtud del párrafo 4 del artículo 2 no era aplicable a los contratos de fletamento. En consecuencia, era necesario aclarar el ámbito de aplicación del proyecto de Convenio definiendo la expresión « contrato de fletamento ». Esta definición también era necesaria debido a que, en ciertas jurisdicciones, la expresión « contrato de fletamento » no tenía un significado establecido. Se señaló asimismo que la exclusión de la aplicación del Convenio de Bruselas de 1924 de los contratos de fletamento, en virtud del artículo 5 de dicho Convenio, había creado dificultades por la ausencia de una definición de los contratos de fletamento en ese Convenio. Se señaló asimismo que, en ausencia de una definición del « contrato de fletamento », los porteadores podían tratar de evitar la aplicación del proyecto de Convenio expidiendo documentos de transporte en forma de contratos de fletamento.

14. En respuesta a ello, se señaló que la expresión « contrato de fletamento » tenía un significado bien establecido en derecho marítimo y, por consiguiente, no requería definición. Se observó, además, que se proyectaba excluir del alcance de aplicación del proyecto de Convenio a todos los contratos de fletamento; puesto que había más de una forma de contrato de fletamento, sería necesario formular una definición general de contrato de fletamento, lo que era una tarea difícil. Se indicó también que, en muchas jurisdicciones, no había habido dificultad en determinar, para los fines del Convenio de Bruselas de 1924, el alcance de la expresión « contrato de fletamento », aun cuando dicho Convenio no la definiera, y que los porteadores no habían tratado de evitar la aplicación de dicho Convenio calificando a sus contratos de transporte de « contratos de fletamento ».

15. Tras deliberar, el Comité decidió no definir la expresión « contratos de fletamento ».

16. En apoyo de la propuesta indicada en el párrafo 12 *b supra*, se señaló que la adición de las palabras propuestas resolvería incertidumbres en cuanto al ámbito de aplicación del proyecto de Convenio en ciertas jurisdicciones. Tras deliberar, el Comité decidió no aceptar la propuesta.

17. En apoyo de las propuestas mencionadas en los incisos *c* y *d* del párrafo 12 *supra*, se advirtió que la expresión « titular del conocimiento » podía interpretarse en sentido que comprendiera al fletador o a sus agentes que tuvieran un conocimiento de embarque expedido en virtud de un contrato de fletamento. En consecuencia, el texto debía modificarse a fin de evitar tal interpretación. Hubo acuerdo general en la conveniencia de esta modificación. En cambio, en cuanto a la propuesta indicada en el inciso *c* del párrafo 12 *supra*, se señaló que su adopción podía crear dificultades por cuanto no era claro el significado de « tercero de buena fe ». Tras deliberar, el Comité decidió agregar las palabras « que no sea el fletador » al final del párrafo.

18. En apoyo de la propuesta mencionada en el párrafo 12 *e supra*, se señaló que los contratos por volumen eran afines a los contratos de fletamento, y que, por lo tanto, al igual que los contratos de fletamento, debían quedar excluidos del ámbito de aplicación del proyecto de Convenio. En cambio, se afirmó que la expresión « por volumen » no tenía un significado establecido en el derecho marítimo y que su inclusión crearía incertidumbre en cuanto al ámbito de aplicación del Convenio. Tras deliberar, el Comité decidió no aceptar la propuesta.

19. Tras deliberar, el Comité aprobó el texto siguiente :

« 4. Las disposiciones del presente Convenio no serán aplicables a los contratos de fletamento. Sin embargo, cuando se extienda un conocimiento de embarque en cumplimiento de un contrato de fletamento, las disposiciones del Convenio se aplicarán a ese conocimiento de embarque si éste regula la relación entre el porteador y el titular del conocimiento que no sea el fletador. »

Adiciones propuestas al artículo 2

20. El Comité examinó las siguientes propuestas :

a) Que se añadiera el párrafo siguiente como nuevo párrafo 5 del artículo 2 :

« 5. Independientemente de lo dispuesto precedentemente en este artículo, cuando no se extienda un conocimiento de embarque o documento de título similar, las partes podrán convenir expresa-

mente en que no se apliquen las normas del presente Convenio, siempre que se expida un documento que sirva de prueba del contrato de transporte y que en dicho documento figure como endoso una declaración a ese efecto firmada por el porteador ».

b) Que se añadiera el párrafo siguiente como nuevo párrafo 5 del artículo 2 :

« 5. Si en un contrato se estipula el transporte futuro de una cantidad determinada de mercancías en embarques sucesivos durante un plazo convenido, no obstante, para los fines de este Convenio, cada uno de los embarques se considerará regido por un contrato separado de transporte. Sin embargo, cuando un embarque se efectúa con arreglo a una póliza de fletamento, se aplicarán las disposiciones del párrafo 4 de este artículo. »

21. En apoyo de la propuesta citada en el párrafo 20 *a supra*, se indicó que interesaba tanto al cargador como al porteador que se les permitiera excluir, mediante acuerdo, la aplicación del proyecto de Convenio al transporte de ciertos tipos especiales de carga. Si no fuera posible excluir la aplicación del proyecto de Convenio, le resultaría muy difícil al cargador encontrar un porteador que se aviniera a transportar tal carga en condiciones aceptables. Como, en virtud del nuevo párrafo propuesto, sólo se permitiría a las partes excluir la aplicación del proyecto de Convenio cuando no se hubiera expedido un conocimiento de embarque, y dado que el cargador disponía en todo caso del derecho, en virtud del proyecto de Convenio, de obtener del porteador un conocimiento, el porteador no podía abusar de las disposiciones de este párrafo para impedir la aplicación del proyecto de Convenio. En respuesta, se dijo que el cargador acaso no siempre estuviese en una posición negociadora lo suficientemente fuerte como para exigir un conocimiento, y que la facultad, conferida en virtud del nuevo párrafo propuesto, de excluir la aplicación del proyecto de Convenio podía, en consecuencia, ser objeto de abuso por el porteador. Tras deliberar, el Comité decidió no aceptar la propuesta.

22. En apoyo de la propuesta mencionada en el párrafo 20 *b supra*, se observó que la propuesta estaba destinada a prever el denominado contrato « base » que preveía la entrega de una gran cantidad de mercancías en embarques sucesivos durante un plazo convenido. Según la definición actual de « contrato de transporte » en el párrafo 5 del artículo 1, cabría sostener que dichos contratos « base » quedaban incluidos en esta definición y sometidos a las disposiciones del proyecto de Convenio. Empero, era conveniente excluir dichos contratos, concertados por partes en iguales condiciones de negociación, del ámbito de aplicación del proyecto de Convenio, a la vez que se mantenía la aplicabilidad de éste a cada uno de los embarques realizados de conformidad con el contrato « base », siempre que tales embarques no se efectuaran en virtud de una póliza de fletamento. En cambio, se indicó que las disposiciones del proyecto de Convenio ya garantizaban los resultados perseguidos con el texto propuesto. Tras deliberar, el Comité decidió aprobar el texto siguiente :

« 5. Si en un contrato se prevé el transporte de mercancías en embarques sucesivos durante un plazo convenido, las disposiciones del presente Convenio regirán cada uno de esos embarques. Sin embargo, cuando un embarque se efectúe con arreglo a un contraro de fletamento, se aplicarán las disposiciones del párrafo 3 del presente artículo. »

ARTÍCULO 3

« *Artículo 3. Interpretación del Convenio*

» En la interpretación y aplicación de las disposiciones del presente Convenio se tendrán en cuenta su carácter internacional y la necesidad de promover la uniformidad. »

1. El Comité examinó las siguientes propuestas :

a) Que se suprimiera el artículo.

b) Que se suprimiera el artículo pero reproduciendo su fondo en el preámbulo del proyecto de Convenio.

2. En apoyo de la propuesta de supresión de este artículo, se indicó que la norma en él contenida era evidente. También se observó que, en ciertas jurisdicciones, surgirían dificultades para incluir el artículo en la legislación que aplicara el proyecto de Convenio. En apoyo de la propuesta de supresión del artículo y reproducción de su fondo en el preámbulo, se dijo que el párrafo sólo exponía un objetivo deseado, que era más apropiado mencionar en un preámbulo. Como répica, se indicó que la retención del artículo en el cuerpo del Convenio ayudaría a los tribunales, en algunas jurisdicciones, a interpretar y aplicar el proyecto de Convenio sin que tuvieran que considerar únicamente las disposiciones legales nacionales. También se indicó que una disposición idéntica figuraba en el artículo 7 de la Convención sobre la prescripción en materia de compraventa internacional de mercaderías [c]. Tras deliberar, el Comité decidió retener el artículo.

ARTÍCULO 4

Artículo 4, párrafos 1 y 2

« PARTE II.—RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

» *Artículo 4. Período de responsabilidad*

» 1. " 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.

» 2. A los efectos del párrafo 1 del presente artículo, 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; o

» *b)* En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías, poniéndolas a disposición del consignatario de conformidad con el contrato, o la ley, o los usos del ramo de que se trate 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. »

1. El Comité examinó las propuestas siguientes :

a) Que se suprimieran de la última parte del párrafo 1 las palabras « en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga. »

b) Que se agregara lo la siguiente párrafo 1 :

« A los efectos del presente artículo, las expresiones " puerto de carga " o " puerto de descarga " comprenderán una terminal adyacente a los mismos utilizada por el porteador cuando efectúa el transporte de las mercancías desde uno de esos puertos o hacia él, aun cuando la terminal esté situada fuera de la zona portuaria. »

c) Que después del inciso *c* del párrafo 2 se agregara lo siguiente :

« Cuando las mercancías se han puesto en poder del consignatario fuera del puerto de descarga, se considerará que la entrega ha tenido lugar en el puerto de descarga como se prevé en el inciso *a*. »

2. En apoyo de la propuesta enunciada en el inciso *a* del párrafo 1 *supra*, se señaló que, al suprimirse el texto allí indicado, quedaría en claro el momento en que comenzaba y el momento en que terminaba la responsabilidad del porteador. De mantenerse esa disposición, tal vez fuera necesario decidir en algunos casos cuáles eran los límites geográficos exactos de los puertos de carga y de

[c] A/CONF.63/15.

descarga a fin de determinar si la responsabilidad del porteador había comenzado o terminado. Al suprimirse esa disposición, se salvaba también una posible contradicción entre el párrafo 1 y el párrafo 2 del artículo 2 en cuanto al período de responsabilidad. Según el párrafo 1, ese período parecía comenzar en el puerto de carga y terminar en el de descarga, mientras que, según el párrafo 2, parecía comenzar en el momento en que el porteador se hacía cargo de las mercancías y terminar en el momento en que las entregaba. En cambio, se señaló que al suprimirse ese texto, se ampliaría el ámbito de aplicación del proyecto de Convenio cuando un porteador se hubiera hecho cargo de las mercancías en tierra o las hubiera entregado en tierra, lo que no era conveniente. En esos casos, al efectuar en el párrafo 1 la supresión propuesta, el texto introductorio del párrafo 2 podía interpretarse en el sentido de que el proyecto de Convenio regía la responsabilidad del porteador por las fases terrestres del transporte y, de esa forma, crear conflictos entre el proyecto de convenio y las disposiciones de la legislación nacional o de otros convenios de transporte aplicables al transporte terrestre. Tras celebrar un debate, el Comité decidió no aceptar la propuesta.

3. En apoyo de la propuesta enunciada en el inciso *b* del párrafo 1 *supra*, se señaló que el texto actual del párrafo 1 del artículo 4, según el cual el período de responsabilidad comenzaba en el puerto de carga y terminaba en el puerto de descarga, podía ser demasiado restrictivo. Puesto que a menudo los porteadores utilizaban las terminales adyacentes a esos puertos, en origen o en destino cuando efectuaban el transporte de las mercancías, era razonable que el proyecto de Convenio fuera aplicable para determinar la responsabilidad del porteador durante el período en que las mercancías estaban bajo su custodia en esas terminales. Se señaló, en respuesta, que en algunos casos, tal vez fuera difícil determinar si una terminal era o no adyacente a un puerto y que con ello quedaría un tanto incierto el ámbito de aplicación del proyecto de Convenio. Tras celebrar un debate, el Comité decidió no aceptar la propuesta.

4. En apoyo de la propuesta indicada en el inciso *c* del párrafo 1 *supra*, se señaló que obedecía al propósito de impedir que se suscitaran, acerca de la cuestión de la responsabilidad del porteador, conflictos entre las normas del proyecto de convenio y las normas de la legislación nacional o de otros convenios de transporte durante la etapa del transporte terrestre cuando las mercancías se entregaban en tierra a un consignatario. En cambio, se indicó que con la propuesta se creaba un lugar ficticio de entrega y que una solución formulada en términos ficticios era inconveniente. Tras celebrar un debate, el Comité decidió no aceptar la propuesta.

5. El Comité aprobó el texto siguiente :

« PARTE II.—RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

» *Artículo 4. Período de responsabilidad*

» 1. La responsabilidad del porteador por las mercancías con arreglo a lo dispuesto en el presente Convenio comprenderá el período durante el cual las mercancías estén a cargo del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.

» 2. A los efectos del párrafo 1 del presente artículo, 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; o

» *b)* En los casos en que el consignatario no reciba las mercancías del porteador, poniéndolas a disposición del consignatario de conformidad con el contrato, o la ley, o los usos del ramo de que se trate 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. »

Artículo 4, párrafo 3

« 3. La mención del porteador o el consignatario en los párrafos 1 y 2 del presente artículo comprende también a los empleados, los agentes u otras personas que actúen siguiendo instrucciones del porteador o del consignatario, respectivamente. »

6. El Comité decidió suprimir las palabras « u otras personas que actúen siguiendo instrucciones » por ser innecesarias, ya que tales personas no podrían ser sino empleados o agentes.

7. Tras un debate, el Comité aprobó el texto siguiente :

« 3. La mención del porteador o el consignatario en los párrafos 1 y 2 del presente artículo comprende también a los empleados o los agentes del porteador o del consignatario, respectivamente. »

ARTÍCULO 5

Artículo 5, párrafo 1

« *Artículo 5. Disposiciones generales*

» 1. 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 4, 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. El Comité examinó las propuestas siguientes :

a) Que después de las palabras « el porteador » que figuraban al principio del párrafo se añadieran las palabras « o el buque ».

b) Que al final del párrafo se añadieran las palabras « o pruebe que incluso si esas personas hubiesen adoptado todas esas medidas necesarias, tal hecho y tales consecuencias no habrían podido evitarse ».

c) Que después de las palabras adicionales propuestas, indicadas en el inciso *b supra*, se añadieran las siguientes palabras : « o pruebe que en las circunstancias del caso no se podía tomar ninguna medida ».

d) Que al principio del párrafo se suprimieran las palabras « 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 ... », reemplazándolas por las palabras « el porteador será responsable de la pérdida o el daño de las mercancías o que resulte de la demora en la entrega ... ».

2. En apoyo a la propuesta indicada en el inciso *a* del párrafo 1 *supra*, se señaló que la adición de las palabras propuestas ayudaría a prever la posibilidad de una acción *in rem* contra el buque, prevista en ciertas jurisdicciones. Se dijo también que el texto propuesto aparecía en la disposición sobre responsabilidad contenida en el artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924, y que, por lo tanto, se debía mantener en ese párrafo. En respuesta, se indicó que el texto propuesto figuraba en el artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924 en el sentido de *excluir* la responsabilidad del buque. Si bien ese texto no planteaba dificultad alguna en ese sentido, crearía una dificultad si se usara en el sentido de *imponer* responsabilidad sobre el buque, habida cuenta de que las acciones *in rem* contra el buque no se conocían en muchas jurisdicciones. Se señaló también que el derecho a embargar un buque respecto de un crédito marítimo, que a menudo estaba subordinado a una acción *in rem*, estaba ya debidamente reglamentado y previsto en el Convenio internacional relativo al embargo preventivo de buques destinados a la navegación marítima, de Bruselas, de 1952. Tras un debate, el Comité decidió no aceptar la propuesta.

3. En apoyo de las propuestas indicadas en los incisos *b* y *c* del párrafo 1 *supra*, se señaló que estaban destinadas a ampliar

el alcance de la defensa de que disponía el porteador en virtud de ese párrafo. Se observó que según el texto actual que definía el alcance de la defensa, no se podía exonerar al porteador, aun cuando probara que las circunstancias que causaron la pérdida o el daño eran tales que el porteador no tenía tiempo u oportunidad de tomar ninguna medida para evitar la pérdida o el daño. En cambio, se indicó que el texto actual proporcionaba en esas circunstancias una defensa para el porteador, habida cuenta de que si éste no podía tomar medidas, no se podía exigir razonablemente ninguna medida del porteador. Después de un debate, el Comité decidió no aceptar la propuesta.

4. En apoyo de la propuesta indicada en el inciso *d* del párrafo 1 *supra*, se indicó que el texto actual del párrafo, cuya supresión se proponía, no estaba redactado en forma elegante y era excesivamente largo. El nuevo texto propuesto era más claro y se ajustaba más a la redacción usada en las disposiciones correspondientes de otros convenios sobre transporte. Se señaló, sin embargo, que el Grupo de Trabajo de la CNUDMI había armonizado cuidadosamente la redacción en los distintos idiomas y, por lo tanto, había que conservarla. Se indicó también que, habida cuenta de que, en virtud de ese párrafo, la responsabilidad era diferente a la impuesta por disposiciones correspondientes de otros convenios sobre el transporte, era natural que el texto de ese párrafo se apartara del de esas disposiciones. Tras un debate, el Comité decidió aprobar el texto siguiente :

« *Artículo 5. Fundamentos de la responsabilidad*

» 1. 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 4, 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. »

Artículo 5, párrafo 2

« 2. Se considerará que hay demora en la entrega cuando las mercancías no hayan sido entregadas en el puerto de descarga previsto en el contrato de transporte dentro del plazo expresamente acordado por escrito o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, habida cuenta de las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un porteador diligente. »

5. El Comité examinó una propuesta en el sentido de que se suprimieran las palabras « por escrito ».

6. El Comité estuvo de acuerdo en que, puesto que en el párrafo 5 del artículo 1 del proyecto de convenio no se exigía que el contrato de transporte constara por escrito, no era necesario prever en ese párrafo que el acuerdo expreso en cuanto al plazo en que debía efectuarse la entrega constara por escrito. Por lo tanto, el Comité decidió suprimir en el párrafo las palabras « por escrito » y aprobó el texto siguiente :

« 2. Se considerará que hay demora en la entrega cuando las mercancías no hayan sido entregadas en el puerto de descarga previsto en el contrato de transporte dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, habida cuenta de las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un porteador diligente. »

Artículo 5, párrafo 3

« 3. El titular de una acción por pérdida de las mercancías podrá considerarlas perdidas cuando no hayan sido entregadas según establece el artículo 4 dentro de los sesenta días siguientes a la expiración del plazo de entrega previsto en el párrafo 2 de este artículo. »

7. Tras deliberar, el Comité decidió conservar el texto actual de este párrafo.

Artículo 5, párrafo 4

« 4. El porteador responderá en caso de incendio, siempre que el demandante demuestre que el incendio se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes. »

8. El Comité examinó las siguientes propuestas :

a) Que se suprimiera el párrafo;

b) Que fuera reemplazado por el párrafo siguiente :

« El porteador no será responsable en caso de incendio si demuestra que el buque estaba dotado de los medios adecuados para prevenirlo y que, en el momento del incendio, sus empleados o agentes tomaron todas las medidas razonables para evitarlo o limitar sus consecuencias, a menos que el demandante pruebe la falta o negligencia del porteador, sus agentes o empleados. »

9. En apoyo de la propuesta encaminada a suprimir este párrafo, se señaló que no había justificación suficiente para establecer una excepción a la norma general prevista en el párrafo 1 en el sentido de que la carga de la prueba de que no había habido negligencia recaía sobre el porteador. Eran los agentes del porteador quienes estaban presentes en el lugar del incendio y disponían de las pruebas relativas a la causa del incendio y a las medidas adoptadas para evitarlo o combatirlo. En la mayoría de los casos, resultaría imposible para el cargador demostrar la negligencia del porteador, por lo que la norma actual del párrafo 4 no era equitativa respecto del demandante. Se señaló también que en los demás convenios en materia de transporte no había una norma análoga que hiciera recaer en el demandante la carga de probar la negligencia del porteador en caso de daños causados por un incendio.

10. El Comité no aceptó la propuesta encaminada a suprimir este párrafo por las siguientes razones : *a)* respecto del demandante, el párrafo constituía un progreso en relación con la situación existente con arreglo al Convenio de Bruselas de 1924, en el que el porteador estaba exento de responsabilidad por los daños causados por un incendio que hubiera sido ocasionado por hecho o falta del porteador; *b)* era el porteador quien tenía más motivos para temer que se produjera un incendio a bordo del buque; pues de sufrir daños el propio buque, registraría costosas pérdidas; por lo tanto, el porteador siempre tomaría precauciones razonables para evitar un incendio, incluso si no fuera responsable en relación con el demandante; *c)* aunque podría resultar difícil al demandante demostrar la negligencia del porteador cuando el incendio se hubiera originado en la bodega de carga y, por lo tanto, tuviera su origen en la propia carga, sería relativamente fácil demostrar la negligencia del porteador si el fuego tuviera su origen en la sala de máquinas o en el lugar donde se alojara la tripulación; *d)* el texto actual del párrafo 4 era consecuencia de una transacción cuidadosamente elaborada por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo, en la que se establecía un equilibrio entre todas las disposiciones del artículo 5 en materia de responsabilidad, por lo que era necesario conservar esa transacción. A este respecto, el Comité tomó nota de que el Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo no había sugerido que se suprimiera el párrafo 4.

11. En apoyo de la propuesta encaminada a reemplazar el texto actual del párrafo 4 por el texto consignado en el inciso *b* del párrafo 8 *supra*, se adujo que, si bien era necesario mantener una transacción que estableciera un equilibrio entre todas las disposiciones del artículo en materia de responsabilidad, la substitución propuesta produciría una transacción más equitativa. Con arreglo al nuevo texto propuesto, el porteador podría librarse fácilmente de la carga de la prueba, mientras, en todo caso, se mantenía la posibilidad para el cargador de hacer responsable al porteador probando afirmativamente su negligencia.

12. No hubo consenso en el Comité en favor del nuevo texto propuesto y, tras un debate, el Comité decidió aprobar el texto siguiente :

« 4. El porteador responderá en caso de incendio, siempre que el demandante demuestre que el incendio se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes. »

Artículo 5, párrafo 5

« 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 existan pruebas 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. »

13. El Comité examinó una propuesta en el sentido de que se suprimiera el párrafo.

14. En apoyo de esa propuesta se señaló que la responsabilidad del porteador respecto de los animales vivos estaba debidamente prevista en las normas del párrafo 1 del artículo 5 y que esa disposición especial sobre tal responsabilidad era innecesaria. Se indicó en particular que la defensa general que tenía el porteador con arreglo al párrafo 1 del artículo 5 contra una reclamación por pérdida o daño de las mercancías era suficiente para responder a una demanda por pérdida o daño de animales vivos y que las defensas especiales previstas en este párrafo eran innecesarias.

15. Como argumento contra la supresión del párrafo se señaló que el transporte de animales vivos acarreaba riesgos especiales de pérdida de los animales, o de causarles daños, y que era necesaria una reglamentación especial de la responsabilidad del porteador en relación con ese transporte. Se indicó que otras convenciones sobre el transporte contenían normas especiales que regulaban la responsabilidad del porteador en relación con ese transporte. Se manifestó asimismo que ese párrafo había sido formulado por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo tras largas deliberaciones, como parte de una solución de avenencia respecto de las disposiciones sobre responsabilidad del artículo 5 y que, por consiguiente, debía conservarse.

16. Tras deliberar, el Comité decidió aprobar el texto siguiente :

« 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 estos fueron la causa de la pérdida, el daño o la demora en la entrega, a menos que existan pruebas 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. »

Artículo 5, párrafo 6

« 6. El porteador no responderá de la pérdida, daños o demora en la entrega que sean resultado de medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas o de medidas razonables para el salvamento de mercancías en el mar. »

17. El Comité examinó las siguientes propuestas :

a) Que se substituyera el párrafo por lo siguiente :

« El porteador no responderá, excepto en cuanto a la avería gruesa y al salvamento, cuando la pérdida, daños o demora en la entrega sean resultado de medidas adoptadas para salvar vidas humanas o de medidas razonables para salvar mercancías en el mar »;

b) Que se conservara el texto existente, pero que se suprimiera, sin embargo, la palabra « razonable » que calificaba a las « medidas ... para el salvamento de mercancías en el mar »;

c) Que se agregaran las palabras « o para preservar la salud » inmediatamente después de « vidas humanas ».

18. En apoyo a la propuesta consignada en el inciso *a* del párrafo 17 precedente, se señaló que el texto actual del párrafo parecía eximir al porteador de su obligación de aportar una contribución en caso de avería gruesa o salvamento, cuando el tipo de pérdida o daños causados a los cargadores respecto de los cuales el porteador estuviera normalmente obligado a hacer una contribución en el citado caso proviniera de « medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas » o « medidas razonables para el salvamento de mercancías en el mar ». La finalidad de esta propuesta era dejar claramente sentado que en tal circunstancia el porteador quedaba obligado a hacer la contribución adecuada en caso de avería gruesa o salvamento. No obstante, se manifestó que puesto que el proyecto de convenio contenía en el artículo 24 una disposición expresa sobre avería gruesa, la propuesta encaminada a proteger los derechos que pudiesen existir contra el porteador respecto de la contribución en caso de avería gruesa o salvamento debía considerarse en relación con ese artículo. No obstante, el Comité decidió aprobar la sustitución propuesta, en el texto inglés del párrafo 6, de la palabra *and*, que aparecía entre las palabras *life* y *from* por *or*, ya que no se tenía la intención de excluir la responsabilidad solamente en el caso de un intento de salvamento a la vez de vidas y de bienes.

19. En apoyo de la propuesta consignada en el inciso *b* del párrafo 17 prededente, se señaló que sería difícil determinar si las medidas adoptadas por el porteador para salvar los bienes en el mar eran o no razonables. Ello crearía incertidumbre respecto de la responsabilidad del porteador en los casos de intento de salvamento de mercancías en el mar. Además, como la exoneración de esa responsabilidad era un incentivo para el salvamento de las mercancías en el mar por los porteadores, la incertidumbre respecto de los límites de la exoneración podía tener el resultado negativo de disuadir a los porteadores de intentar ese salvamento.

20. En cambio, se indicó que el salvamento de mercancías en el mar no era tan importante como el salvamento de vidas humanas; si bien resultaba importante contar con una exoneración absoluta de responsabilidad cuando un porteador intentara salvar vidas humanas, esa exoneración no era requerida cuando el porteador intentase el salvamento de mercancías. Se señaló también que era necesario lograr que el porteador sopesara debidamente los intereses involucrados cuando intentase el salvamento de mercancías en el mar, teniendo en cuenta el valor de las mercancías que pudiesen salvarse y las pérdidas que tal intento podría causar a cargadores y consignatarios; la palabra « razonables » garantizaba ese resultado. De otra manera, el porteador podría, sin incurrir en responsabilidad, intentar el salvamento de mercancías de escaso valor causando, sin embargo, grandes pérdidas a cargadores y consignatarios a causa de ese intento. Tras examinar los argumentos expuestos en los párrafos 19 y 20 precedentes, el Comité decidió conservar la palabra « razonables ».

21. En apoyo de la propuesta consignada más arriba en el inciso *c* del párrafo 17, se señaló que debía exonerarse totalmente de responsabilidad al porteador en caso de pérdida o daños causados por cualquier tentativa que hiciese de preservar la salud de una persona, como un incentivo para que los porteadores procurasen preservar la salud de las personas. A ello se respondió que si el intento de preservar la salud formaba parte de una tentativa de salvar vidas humanas, el porteador quedaba protegido con arreglo al texto actual del párrafo. No obstante, si el intento de preservar la salud de las personas se hacía cuando no hubiese peligro para la vida humana, no existía argumento suficiente para

excluir la responsabilidad. Luego de deliberar, el Comité decidió no aceptar la propuesta.

22. El Comité aprobó el texto siguiente :

« 6. Salvo por avería gruesa, el porteador no responderá de la pérdida, daños o demora en la entrega que sean resultado de medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas o de medidas razonables para el salvamento de mercancías en el mar. »

Artículo 5, párrafo 7

« 7. Cuando la culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes concurra con otra causa en la pérdida, daños o demora en la entrega de las mercancías, el porteador sólo será responsable por la parte de la pérdida, daños o demora en la entrega atribuible a dicha culpa o negligencia, pero deberá demostrar el importe de la pérdida, daños o demora en la entrega no atribuible a ellas. »

23. El Comité examinó las siguientes propuestas :

a) Que se suprimiese el párrafo;

b) Que las palabras « Cuando la culpa o negligencia ... », que aparecían al comienzo del párrafo, se reemplazasen por « Cuando la culpa o negligencia efectiva o presunta con arreglo al presente artículo ... »;

c) Que se modificase el párrafo para que fuera del tenor siguiente :

« 7. Cuando el daño resulte de la concurrencia de la culpa o negligencia del porteador, sus auxiliares o agentes y de un hecho que no haya podido evitar y cuyas consecuencias no haya podido obviar, el porteador sólo será responsable por la parte del daño atribuible a esta culpa o negligencia, si demuestra la parte del daño que no es atribuible a dicha culpa o negligencia. »

d) Que la palabra *concurs* se reemplazase en la versión inglesa por *contributes* o *combines*.

e) Que las palabres *bears the burden of proving* se reemplazasen en la versión inglesa por *proves*.

24. En apoyo de la propuesta consignada en el inciso *a* del párrafo 23 se señaló que la norma contenida en el párrafo 7 del artículo 5 era incompatible con las normas aplicables en algunos sistemas jurídicos en las circunstancias a que se refería dicho párrafo, pues, según algunos ordenamientos jurídicos, la responsabilidad del cargador, sus empleados y agentes, y la responsabilidad del tercero, cuya conducta contribuyó a causar la pérdida, era mancomunada y solidaria y no proporcional como se establecía en el párrafo. Se hizo notar también que la responsabilidad mancomunada y solidaria era conveniente para el demandante, ya que podía obtener del porteador una indemnización total. En cambio, de acuerdo con la norma contenida en dicho párrafo, el demandante tendría que accionar contra una persona distinta del porteador respecto de una parte de la pérdida, y podría ser difícil someter el asunto a una jurisdicción aplicable a esa persona o repetir contra ella.

25. Sin embargo, se expresó la opinión de que la norma contenida en el párrafo era razonable, puesto que sería injusto hacer al porteador responsable de la parte de la pérdida, daños o demora en la entrega que probase no era atribuible a su culpa o negligencia. Se indicó también que esa norma figuraba también en otros convenios, por ejemplo, el párrafo 5 del artículo 17 de la Convención CMR y en el artículo 4 del Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de abordaje de 1910. Tras deliberar, el Comité decidió conservar el fondo del párrafo.

26. En apoyo de la propuesta consignada en el inciso *b* del párrafo 23, se señaló que su finalidad era aclarar que la norma contenida en el párrafo que se examinaba se aplicaba, no sólo cuando se probaba afirmativamente la culpa o negligencia del cargador, sino también cuando esa culpa o negligencia se presumía con arreglo al párrafo 1 del artículo 5. En cambio, se indicó que esa aclaración era innecesaria. Tras deliberar, el Comité decidió rechazar la propuesta.

27. El Comité examinó la propuesta consignada en el inciso *c* del párrafo 23, pero, tras un debate, la rechazó.

28. Tras deliberar, el Comité decidió aceptar las propuestas de enmienda consignadas en los incisos *d* y *e* del párrafo 23 *supra*, y aprobó el texto siguiente :

« 7. Cuando la culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes concurra con otra causa en la pérdida, daños o demora en la entrega de las mercancías, el porteador sólo será responsable por la parte de la pérdida, daños o demora en la entrega atribuible a dicha culpa o negligencia, pero deberá demostrar el importe de la pérdida, daños o demora en la entrega no atribuible a ellas. »

Adición propuesta al artículo 5

29. El Comité examinó una propuesta en el sentido de que se agregara al artículo 5, como nuevo párrafo 4, el párrafo consignado más adelante y se volviera a numerar los actuales párrafos 4 a 7, como 5 a 8. El párrafo propuesto debía colocarse entre corchetes para indicar que no había sido aprobado definitivamente por la Comisión, sino que se presentaba para su examen en cualquier conferencia diplomática futura que estudiase el texto del proyecto de Convenio.

« [4. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1, el porteador no será responsable de los perjuicios que resulten por la pérdida o el daño que se originen con ocasión o como resultado de ningún acto, negligencia u omisión de ninguna otra persona durante la navegación del buque.] » [d].

30. En apoyo de esa propuesta, se hizo notar que sólo preveía que se conservara a favor del porteador una excepción por incumplimiento debido a negligencia o culpa en la navegación, sin retener la defensa de que disponía de conformidad con el artículo 4, 2) *a* del Convenio de Bruselas de 1924 por negligencia o culpa en la conducción del buque. Se señaló que la exclusión de la excepción por negligencia o culpa en la navegación tendría consecuencias desfavorables para los cargadores. Como consecuencia del cambio así introducido en la distribución de los riesgos, el porteador se vería obligado a contratar un seguro de responsabilidad más alto para hacer frente a su mayor responsabilidad. Ese aumento de los costos para el porteador se traspasaría al cargador en la forma de un aumento de las tarifas de fletes. Puesto que el seguro de responsabilidad era más costoso que el seguro de la carga, no se produciría una disminución correlativa en los gastos de los cargadores como consecuencia de la reducción del monto del seguro de la carga que éstos contratarían. Además, era más conveniente para los cargadores contratar directamente el seguro de la carga con los aseguradores de su elección, de quienes podían obtener reembolso directamente, que tener indirectamente un seguro a través del seguro de responsabilidad contratado por los porteadores. Se puso también de relieve la resolución 9 (VII), aprobada por la Comisión del Comercio Invisible y de la Financiación relacionada con el Comercio (UNCTAD), en la que hizo suya « la conclusión ... en el sentido de que el mantenimiento del sistema actual de seguro de la carga es esencial y no puede descartarse, y que cualquier cambio radical en la atribución de los riesgos tendiente a sustituir el seguro de la carga por la responsabilidad del porteador será particularmente perjudicial para los países en desarrollo ». Se hizo notar también que, puesto que un error en la navegación ponía en peligro el buque, el porteador tendría un aliciente poderoso para evitar toda negligencia en la navegación, aunque se excluyese esa excepción y no fuese responsable respecto del car-

[d] Esta propuesta fue presentada por los representantes del Japón, la República Federal de Alemania, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

gador por la pérdida que tal negligencia pudiese causar. Se señaló además que los riesgos de la navegación que surgían en los viajes oceánicos no habían disminuido en forma significativa en los últimos tiempos y que, en consecuencia, estaba justificado conservar dicha excepción.

31. En cambio, se indicó que no existía información que permitiera llegar a la conclusión de que los costos del transporte aumentarían, como resultado del cambio en la distribución de los riesgos creada por la exclusión de la referida excepción. Incluso si aumentasen esos costos, se estimaba que el incremento sería de escasa cuantía. Se hizo notar además que la opinión citada más arriba, de la Comisión del Comercio Invisible y de la Financiación relacionada con el Comercio de la UNCTAD, se refería a un desplazamiento « radical » del seguro de la carga al de responsabilidad del porteador. En el contexto del estudio realizado por la Secretaría de la UNCTAD (TD/B/C.3/120), al cual se refería la resolución, se entendía por cambio « radical » un desplazamiento de un sistema de responsabilidad por la culpa a un sistema de responsabilidad objetiva y a un conocimiento de embarque asegurado. Así pues, el cambio que significaba la supresión de la excepción de negligencia en la navegación no podía describirse como un cambio « radical ». Se hizo notar además que los elementos de que disponía la navegación moderna casi habían eliminado los riesgos de la navegación en los viajes oceánicos, y que esa excepción era, por consiguiente, un anacronismo. Se señaló también que la exclusión de la excepción de negligencia en la navegación era parte de la transacción que creaba un equilibrio aceptable dentro de las disposiciones sobre responsabilidad del artículo 5 y que, por lo tanto, esa exclusión debería mantenerse.

32. Tras deliberar, el Comité decidió rechazar la propuesta.

33. El representante de la Unión Soviética manifestó que no aceptaba esa decisión del Comité y reservó su posición sobre la cuestión del « error en la navegación ».

ARTÍCULO 6

« *Artículo 6. Límites de la responsabilidad*

» *Variante A*

» 1. La responsabilidad del porteador con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5 estará limitada a una suma equivalente a (...) francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías que hayan sido perdidas o dañadas o hayan sufrido demora. »

« *Variante B*

» 1. *a)* La responsabilidad del porteador por la pérdida o el daño de las mercaderías estará limitada, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, a una suma equivalente a (...) francos por kilogramo de peso bruto de las mercaderías perdidas o dañadas.

» *b)* Cuando se produzca una demora en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, la responsabilidad del porteador no excederá [del doble] del flete.

» *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. »

« *Variante C*

» 1. La responsabilidad del porteador con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5 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.

» 2. A los efectos de calcular cuál cantidad es mayor de conformidad con el párrafo 1 del presente artículo, 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 no sea propiedad del porteador o no haya sido suministrado por éste, será considerado una unidad parte de carga transportada. »

« *Variante D*

» 1. *a)* La responsabilidad del porteador por la pérdida o el daño de las mercancías, con arreglo a la dispuesto en el artículo 5, 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.

» *b)* La responsabilidad del porteador por la demora en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, no excederá :

» *Opción X :* del [doble] del flete;

» *Opción Y :* de una suma equivalente a (x-y) [a] 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.

» *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.

» 2. A los efectos de calcular cuál cantidad es mayor de conformidad con el párrafo 1 del presente artículo, 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 no sea propiedad del porteador o no haya sido suministrado por éste, será considerado una unidad parte de carga transportada. »

« *Variante E*

» 1. *a)* La responsabilidad del porteador por la pérdida o el daño de las mercancías con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, 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.

» *b)* La responsabilidad del porteador por la demora en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, no excederá del [doble] del flete.

» *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.

« [a] Se supone que la fórmula (x-y) representará limitaciones menores de responsabilidad que las establecidas en el párrafo 1*a*. »

» 2. Cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o cualquier dispositivo similar de transporte, no será aplicable la limitación basada en el bulto o en cualquier otra unidad de carga transportada. »

Los siguientes párrafos son válidos para todas las variantes :

« Por " franco " se entenderá una unidad compuesta de 65,5 miligramos de oro de ley de 900 milésimas.

» 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 entiende en la causa sobre la base del valor oficial de esa moneda con respecto a la unidad definida en el párrafo precedente del presente artículo en la fecha de la sentencia o laudo. Si no hay tal valor oficial, la autoridad competente del Estado interesado determinará cuál será considerado el valor oficial a los efectos del presente convenio. »

1. La Comisión examinó las siguientes cuestiones en relación con este artículo :

a) Si el límite pecuniario de la responsabilidad del porteador debería formularse en función del criterio único del peso de las mercancías o del criterio doble del peso y el « bulto u otra unidad de carga transportada ».

b) Si el límite pecuniario de la responsabilidad del porteador por la pérdida, los daños o los perjuicios resultantes de la demora en la entrega deberían formularse en función del mismo criterio usado para determinar el límite por la pérdida, el daño o los perjuicios resultantes de otros actos del porteador distintos de la demora en la entrega o en función de un criterio diferente.

c) Si el « franco oro » debería retenerse como unidad de cuenta para especificar el límite pecuniario con arreglo al artículo.

d) Si el artículo debería incluir una disposición en sentido de que el límite de la responsabilidad especificada en él pudiera ser modificado mediante una declaración del cargador sobre el valor de las mercancías.

e) Si el artículo debería contener una disposición especial que reglamentara el límite pecuniario de la responsabilidad cuando se utilizaran para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o cualquier dispositivo similar de transporte.

Criterio único o doble

2. En relación con la cuestión mencionada en el inciso *a* del párrafo 1 *supra*, se expresó la opinión de que era preferible formular el límite pecuniario atendiendo al criterio único del peso. Ese criterio era de fácil aplicación en la práctica. Además, se había adoptado en otros convenios de transporte, a saber, el CIM [e], la Convención CMR [f] y el Convenio de Varsovia [g], y su aplicación con arreglo a esos instrumentos no había planteado ninguna dificultad. La principal objeción que se opuso a la adopción de ese criterio era que la aplicación de un límite monetario, basado en ese criterio, a la carga de escaso peso pero de alto valor, producía el resultado de que el demandante recibiera una indemnización insuficiente. Sin embargo, esa dificultad podría salvarse :

a) Mediante un seguro de las mercancías que abarcara su valor real; o

b) Mediante la fijación de una suma mínima pagadera por el porteador, aun cuando el monto que debiese pagar en virtud de la norma general de limitación fuese inferior a esa suma. Se presentó la propuesta siguiente para la determinación de esa suma mínima :

« La responsabilidad del porteador con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5 estará limitada a una suma equivalente a [3] *unidades de cuenta* [(30) francos] por kilogramo de peso bruto de las mercancías que hayan sido perdidas o dañadas o hayan sufrido demoras, pero el límite no debe en ningún caso *ser inferior* a [1.000] *unidades de cuenta* [10.000 francos] » [h].

c) Con la inclusión en el Convenio de una disposición con arreglo a la cual, el cargador, mediante la declaración del valor de las mercancías en un conocimiento de embarque u otro documento de transporte pudiese excluir el límite monetario.

Otra razón que se adujo en apoyo de la propuesta fue que uno de los criterios utilizados para el cálculo del flete era el peso de las mercancías, debiendo pagarse un flete más alto por mercancías de mayor peso. Dado que se pagaba un flete bajo por mercancías de escaso peso, era natural que en el caso de tales mercancías los límites pecuniarios de la responsabilidad del porteador fuesen también reducidos. Asimismo, se expresó la opinión de que la expresión « bulto o unidad » utilizada en el párrafo 5 del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924 había dado lugar a diversas interpretaciones en jurisdicciones diferentes, y que si se seguía usando esa expresión o alguna otra análoga se vería obstaculizada la armonización del derecho.

3. En cambio, se hizo notar que la adopción de un criterio doble de peso y « bulto u otra unidad de carga transportada » era más equitativa desde el punto de vista del demandante. Daba por resultado la obtención de suficiente indemnización por el demandante en el caso de cargas de escaso peso pero de mucho valor. Además, con el criterio doble, el demandante tenía la opción de invocar aquel que le permitiese obtener la indemnización más alta. La solución del criterio doble se había adoptado, como transacción aceptable, en el artículo 2 *a* del Protocolo de Bruselas de 1968 [i], y debía conservarse.

4. Tras un debate, el Comité expresó preferencia por una disposición en que se formularan los límites pecuniarios con arreglo al doble criterio de peso y bulto u otra unidad de carga. Sin embargo, habida cuenta de que había en el Comité un considerable apoyo al criterio único del peso de las mercancías, éste fue de parecer de que el proyecto de convenio que se presentara a la Conferencia de Plenipotenciarios incluyera también una variante en la que el límite de responsabilidad se formulara en función del peso de las mercancías.

Criterio en el caso de demoras

5. Con respecto a la cuestión mencionada en el inciso *b* del párrafo 1 *supra*, se hizo notar que algunas consideraciones apoyaban la adopción de un criterio diferente para formular los límites monetarios de la responsabilidad del porteador en el caso de demora en la entrega y, en especial, para formularlos en función del flete pagadero por el transporte de las mercancías que sufrieran demora. Se señaló que, en general, los perjuicios ocasionados por la demora en la entrega, a diferencia de los causados por otros actos del porteador, no estaban amparados por el seguro marítimo de carga. En el caso de tales perjuicios, el cargador o el consignatario tendría que repetir contra el porteador y no contra un asegurador. Por consiguiente, era razonable adoptar un criterio diferente para la formulación de los límites en el caso de demora, y

[e] Convenio internacional relativo al transporte de mercancías por ferrocarril, Berna, 25 de octubre de 1962 (llamado en adelante « Convenio CIM »).

[f] Convención sobre el contrato de transporte internacional de mercaderías por carretera, Ginebra, 19 de mayo de 1956 (llamado en adelante « Convención CMR »).

[g] Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional. Varsovia, 12 de octubre de 1929 (llamado en adelante « Convenio de Varsovia de 1929 »).

[h] Las cifras se incluyeron en esa propuesta a título de ejemplo solamente.

[i] Protocolo por el que se modifica el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos (llamado en adelante « Protocolo de Bruselas de 1968 »).

formularlos en función del flete. Se expresó también la opinión de que un factor que se tomaba en cuenta al calcular el monto del flete era la duración prevista del transporte. Si ese plazo se prolongaba, con el resultado de una demora en la entrega, era razonable vincular la indemnización pagadera por el porteador con el monto del flete. Se advirtió también que el párrafo 3 del artículo 5 del proyecto de convenio facultaba a una persona con derecho a las mercancías a considerarlas perdidas después de una demora de 60 días en la entrega; por lo tanto, tras esa demora, la indemnización se calcularía sobre la base de una pérdida total de las mercancías. Por consiguiente, se indicó que, si la demora en la entrega era menor de 60 días, era lícito calcular la indemnización sobre una base diferente. Se señaló además que en algunas jurisdicciones el porteador no era actualmente responsable por la demora, y que su imposición constituiría un nuevo gravamen oneroso para el porteador. Por lo tanto, era justo que su responsabilidad fuese más limitada que aquella por la pérdida o el daño ocasionados por causa distinta de la demora, y que era razonable una limitación con referencia al flete.

6. En cambio, se hizo notar que las consecuencias para el consignatario de la demora en la entrega, y de la pérdida o el daño de las mercancías por causas distintas de la demora en la entrega, eran idénticas, es decir, el consignatario sufría perjuicios económicos. Esos perjuicios ocasionados por la demora en la entrega podían ser tan graves como los causados de otro modo. Se indicó también que si los perjuicios ocasionados por la demora en la entrega no estaban amparados por el seguro marítimo y sólo podían repararse repitiendo contra el porteador, ello justificaba que se fijase un límite de responsabilidad que ofreciese al cargador una indemnización total; sin embargo, el flete no ofrecería una indemnización adecuada. Se expresó también el parecer de que las propuestas encaminadas a que la indemnización pagadera por el porteador se limitase al flete guardaba relación con la opinión de que el flete era una medida equitativa de los gastos realizados por el porteador al transportar las mercancías y reflejaba la política de que el porteador sólo debería ser responsable por la cuantía de esos gastos. Sin embargo, los gastos para el cargador resultantes de la demora en la entrega no estaban relacionados con el flete, y desde el punto de vista del cargador no se justificaba la limitación de su indemnización al importe del flete.

7. Tras deliberar, el Comité decidió formular los límites monetarios de la responsabilidad en caso de pérdida, daño o gastos resultantes de la demora en la entrega, sobre la base de un criterio distinto del adoptado para formular los límites de responsabilidad en caso de pérdida o daño de las mercancías como consecuencia de otros actos del porteador distintos de la demora en la entrega. Asimismo, el Comité decidió formular los límites monetarios de responsabilidad por demora en función del flete.

Unidad de cuenta

8. Al comienzo de sus deliberaciones sobre la cuestión planteada en el inciso *c* del párrafo 1 *supra*, el Comité examinó una exposición del observador del Fondo Monetario Internacional sobre la naturaleza de los derechos especiales de giro del Fondo y consideró la posibilidad de utilizarlos como unidad de cuenta a los efectos del artículo 6 del proyecto de convenio.

9. El Comité examinó las siguientes propuestas :

a) Que se conservase el « franco oro » en el proyecto de convenio como unidad de cuenta a los efectos del artículo 6, dejando no obstante librada la solución definitiva de cuál habría de ser la unidad de cuenta a la conferencia diplomática que examinase el proyecto de convenio.

b) Que se reemplazase el « franco oro » por los derechos especiales de giro del Fondo Monetario Internacional como unidad de cuenta a los efectos del artículo 6.

c) Que se adoptase, a los efectos del artículo 6, la solución del artículo VII del Protocolo de Montreal N.º 4 que modifica el Convenio de Varsovia [1], en virtud del cual los Estados miembros del Fondo Monetario Internacional aceptaban los derechos especiales de giro como unidad de cuenta, en tanto que los Estados que no eran miembros del Fondo aceptaban una unidad de cuenta basada en el oro.

10. Hubo acuerdo general en que el oro no era una base aceptable como unidad de cuenta debido a las fluctuaciones actuales de su precio y a que a menudo no estaban fijadas las tasas de conversión de los valores del oro a las monedas nacionales. El Comité señaló no obstante, que la substitución del « franco oro » por los derechos especiales de giro crearía dificultades a los Estados que no fuesen miembros del Fondo. Respecto de la propuesta de adoptar la solución contenida en el artículo VII del Protocolo de Montreal N.º 4 que modifica el Convenio de Varsovia, se expresó la opinión de que esa solución no era satisfactoria ya que no permitía lograr uniformidad en cuanto a la unidad de cuenta.

11. Tras examinar las diversas propuestas, el Comité decidió suprimir el « franco oro » como unidad de cuenta a los efectos del artículo 6 y dejar librada la determinación de la unidad de cuenta a la conferencia diplomática que examinara el proyecto de convenio.

Declaración del valor de las mercancías

12. En relación con la cuestión planteada en el inciso *d* del párrafo 1 *supra*, se señaló que la ausencia de una disposición en el artículo 6, en virtud de la cual el límite pecuniario de la responsabilidad especificado en el artículo pudiese ser modificado por una declaración del valor de las mercancías por el cargador, haría el artículo nulo en ciertas jurisdicciones por ser contrario al orden público. Se manifestó que el párrafo 5 del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924 contenía una disposición que permitía al cargador excluir el límite pecuniario de responsabilidad mediante una declaración del valor y que debía incluirse una disposición análoga en el artículo 6.

13. En cambio, se señaló que la propuesta consignada precedentemente era susceptible de dos interpretaciones :

a) Que mediante una declaración del valor, el cargador quedaría facultado para excluir unilateralmente el límite pecuniario de responsabilidad especificado en el artículo; o

b) Que el límite pecuniario de responsabilidad se vería modificado solamente si el porteador conviniera en dicha modificación con posterioridad a la declaración del valor.

En apoyo de la interpretación indicada en el inciso *a* del párrafo 13 precedente, se señaló que el objeto de la propuesta se tornaría nugatorio si el porteador quedase en libertad de negarse a aceptar un límite pecuniario de responsabilidad más elevado con posterioridad a la declaración del valor. En cambio, se señaló que en el caso de una declaración del valor, de conformidad con el párrafo 5 del artículo 4 de la Convención de Bruselas de 1924, habría de hecho un acuerdo entre el cargador y el porteador para modificar los límites pecuniarios de responsabilidad con posterioridad a una declaración del valor, puesto que el porteador estipularía en la mayoría de los casos un flete más alto como condición para transportar mercancías cuyo valor fuese declarado. Si el cargador aceptara ese flete se habría producido efectivamente un acuerdo, en virtud del cual el porteador renunciaba al límite pecuniario de responsabilidad a cambio del pago de un flete más elevado por el cargador.

14. Se expresó asimismo la opinión de que la inclusión de una disposición concreta en el artículo 6 que facultase a las partes a modificar de acuerdo mutuo el límite pecuniario de responsabilidad mediante una declaración del valor por el cargador era innecesaria e indeseable. En virtud del párrafo 2 del artículo 23, el porteador

[1] Protocolo de Montreal N.º 4 que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el protocolo. Hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955.

podía aumentar sus obligaciones y una exclusión del límite pecuniario de responsabilidad constituiría un aumento de las obligaciones del porteador. La incorporación de una disposición concreta en el artículo 6 que facultase a las partes a excluir los límites pecuniarios mediante una declaración del valor por el cargador podría llevar a inferir que éste era el único método autorizado para excluir el límite pecuniario, en tanto que era posible prever otras circunstancias en que el límite pudiera excluirse válidamente con arreglo al párrafo 2 del artículo 23. En cambio, se señaló que la interpretación del párrafo 2 del artículo 23 en el sentido de que permitía la exclusión del límite pecuniario de responsabilidad no se desprendía inmediatamente de la lectura de ese párrafo. Por consiguiente, sería útil incorporar una disposición concreta en el artículo 6 que permitiera a las partes excluir el límite pecuniario de responsabilidad.

15. Tras deliberar, el Comité decidió :

a) Aprobar una disposición que permitiera al cargador y al porteador excluir mediante un acuerdo el límite pecuniario de responsabilidad especificado en el artículo 6; y

b) Incorporar esa disposición en el artículo 6.

Disposiciones especiales para la carga unitarizada

16. En relación con la cuestión planteada en el inciso *e* del párrafo 1 *supra*, se señaló que no era conveniente incluir en el artículo disposiciones especiales sobre la carga unitarizada, como las contenidas en el párrafo 2 de las variantes C, D y E, ya que esas disposiciones obstaculizaban la modernización del transporte en contenedores. No obstante, hubo acuerdo general en que si se adoptaba un criterio doble de peso y de « bulto u otra unidad de carga transportada » para formular los límites pecuniarios de responsabilidad, sería necesario redactar disposiciones especiales respecto del límite pecuniario de responsabilidad en los casos de carga unitarizada, por ejemplo, cuando las mercancías fuesen agrupadas en un contenedor, paleta o cualquier dispositivo similar de transporte.

17. Se expresó asimismo la opinión de que los términos de la disposición que regulaba el límite pecuniario de responsabilidad en casos de carga unitarizada, contenida en el inciso *a* del párrafo 2 de las variantes C y D, requerían aclaración ya que no estaba claro si una enumeración por el cargador de los bultos o unidades contenidas en un dispositivo de transporte determinarían el límite pecuniario de responsabilidad aunque el porteador no hubiera convenido en esa enumeración. No obstante, se señaló que la enumeración, si la hiciera el cargador, se habría efectuado de conformidad con el inciso *a* del párrafo 1 del artículo 15 del proyecto de convenio y que si el porteador no estaba de acuerdo con ella podía acto seguido formular una reserva en virtud del artículo 16.

18. Tras deliberar, el Comité decidió incluir en el artículo una disposición idéntica al inciso *a* del párrafo 2 de las variantes C y D del artículo 6.

19. El Comité aprobó el texto siguiente :

« *Artículo 6. Límites de la responsabilidad*

» 1. *a)* La responsabilidad del porteador por la pérdida o el daño de las mercancías, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a (...) unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada o a (...) unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

» *b)* La responsabilidad del porteador por la demora en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, no excederá del [...][1] del flete [que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido la demora] [que deba pagarse en virtud del contrato de transporte].

» *c)* En ningún caso la responsabilidad acumulada del porteador por los conceptos enunciados en los apartados *a* y *b* del presente párrafo excederá del límite determinado con arreglo al apartado *a* por la pérdida total de las mercancías respecto de las cuales se incurrió en esa responsabilidad.

» 2. A los efectos de calcular cuál cantidad es mayor de conformidad con el párrafo 1 del presente artículo, se aplicarán las siguientes normas :

» *a)* Cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o cualquier dispositivo de transporte similar, 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 una unidad de carga transportada.

» *b)* En los casos en que el propio dispositivo se haya perdido o dañado, dicho dispositivo, cuando no sea propiedad del porteador o no haya sido suministrado por éste, será considerado una unidad independiente de carga transportada.

» 3. Por unidad de cuenta se entenderá... [2].

» 4. Mediante acuerdo entre el porteador y el cargador, se podrán fijar límites de responsabilidad superiores a los previstos en el párrafo 1. »

« *Variante del artículo 6 : límites de la responsabilidad*[3]

» 1. La responsabilidad del porteador con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5 estará limitada a una suma equivalente a (...) unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías que hayan sido perdidas o dañadas o hayan sufrido demora.

» 2. Por unidad de cuenta se entenderá... [4]

» 3. Mediante acuerdo entre el porteador y el cargador, se podrán fijar límites de responsabilidad superiores a los previstos en el párrafo 1. »

« [1] La cuestión de si el límite debe ser igual al flete o un múltiplo del flete deberá determinarse en la conferencia de plenipotenciarios que considere el proyecto de convenio. »

« [2] La unidad de cuenta se determinará en la conferencia de plenipotenciarios que considere el proyecto de convenio. »

« [3] Si la responsabilidad por demora en la entrega tuviera que estar sujeta, con arreglo a esta variante, a un límite especial de la responsabilidad, se podrá complementar el párrafo 1 de esa variante con los párrafos 1 *b* y 1 *c* del texto básico para el artículo 6 consignado más arriba. De ser así, el texto del párrafo 1 de la variante requeriría algunos cambios de redacción. »

« [4] La unidad de cuenta se determinará en la conferencia de plenipotenciarios que considere el proyecto de convenio. »

ARTÍCULO 7

Artículo 7, párrafo 1

« *Artículo 7. Acciones basadas en responsabilidad extracontractual*

» 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. »

1. El Comité examinó una propuesta en el sentido de que, al final de este párrafo, se añadieran las palabras « o de otra índole ».

2. En apoyo de la propuesta, se señaló que en algunos regímenes jurídicos una acción contra un porteador podía fundarse no sólo en la responsabilidad contractual o extracontractual, sino también en otras bases de responsabilidad, como, por ejemplo, el cuasicontrato. Por consiguiente, era conveniente ampliar el alcance de este párrafo para que abarcase las acciones que se fundasen en esas otras bases de responsabilidad. A ese respecto, se indicó que el

actual título del artículo 7, que se refería unicamente a las « acciones basadas en responsabilidad extracontractual », era inadecuado.

3. Tras deliberar el Comité decidió :

a) Que en la versión inglesa, se sustituyeran al final del párrafo las palabras « *founded in contract or in tort* » por « *founded in contract, in tort or otherwise* », y que en la versión francesa se sustituyeran las palabras « *sur la responsabilité contractuelle ou sur la responsabilité extra-contractuelle* » por « *sur la responsabilité contractuelle, délictuelle ou autrement* »; y

b) Que el título actual del artículo se sustituyera por el siguiente : « Aplicación a reclamaciones no contractuales ».

4. El Comité aprobó el texto siguiente :

« *Artículo 7. Aplicación a reclamaciones no contractuales*

» 1. Las exoneraciones y límites de responsabilidad establecidos 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, extracontractual o de otra índole. »

Artículo 7, párrafo 2

« 2. Si se ejerce tal acción contra un empleado o agente del porteador, tal empleado o agente podrá prevalecerse 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. »

5. El Comité examinó una propuesta en el sentido de que se sustituyeran las palabras « un empleado o agente del porteador » por « los empleados, agentes u otras personas que actúen siguiendo instrucciones del porteador ».

6. En apoyo de esta propuesta se señaló que las palabras « los empleados, agentes u otras personas que actúen siguiendo instrucciones del porteador », que se proponían en sustitución de « un empleado o agente del porteador » que aparecían en el párrafo, ya figuraban en el párrafo 3 del artículo 4 del proyecto de Convenio. Este párrafo ampliaba el plazo de responsabilidad del porteador definido en los párrafos 1 y 2 del artículo 4 mediante la inclusión, en dicho plazo, del tiempo durante el cual las mercancías transportadas estuviesen a cargo no sólo del porteador sino también de sus empleados, agentes u otras personas que actuasen siguiendo sus instrucciones. Se señaló que todas esas personas deberían tener derecho a prevalecerse de las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad que el porteador podía invocar conforme al Convenio y que con la sustitución propuesta se lograría este resultado.

7. Tras deliberar, el Comité decidió no aceptar esa propuesta porque :

a) No había razones para exigir una correspondencia exacta entre la categoría de personas por conducto de las cuales el porteador podía estar a cargo de las mercancías durante el plazo en que tuviera responsabilidad y la categoría de personas que podían tener derecho a las mismas exoneraciones y limitaciones de responsabilidad que el porteador;

b) La sustitución propuesta tendría como resultado una ampliación excesiva de la categoría de personas que podían invocar las mismas exoneraciones y limitaciones de responsabilidad que el porteador, por ejemplo, los contratistas independientes.

8. El Comité decidió conservar el texto actual del párrafo.

Artículo 7, párrafo 3

« 3. El total de las cantidades que haya 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. »

9. Tras deliberar, el Comité decidió aprobar el texto siguiente :

« 3. El total de las cantidades que hayan de pagar el porteador o cualquier persona de las mencionadas en el párrafo 2 del presente artículo no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio. »

ARTÍCULO 8

« *Artículo 8. Pérdida del derecho de la limitación de responsabilidad*

» El porteador no tendrá derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad prevista en el artículo 6 si se demuestra que los daños fueron causados por un acto u omisión del porteador, hechos con la intención de causar dichos daños, o imprudentemente y con conocimiento de que probablemente ocurrirían tales daños. Los empleados o agentes tampoco tendrán derecho a beneficiarse de esta limitación de responsabilidad con respecto a los daños causados por un acto u omisión de dichos empleados o agentes, hechos con la intención de causar dichos daños, o imprudentemente y con conocimiento de que probablemente ocurrirían tales daños. »

1. El Comité examinó las propuestas siguientes :

a) Que se modificara el artículo para que dispusiera que, además de los casos en que el porteador perdía el derecho a la limitación de su responsabilidad de acuerdo con la primera frase del artículo, también perdiera ese derecho cuando los daños hubiesen sido causados por el acto u omisión de un empleado o agente suyo que actuara dentro del marco de sus atribuciones y con la intención o imprudencia especificada en el artículo;

b) Que se suprimiera la frase « o imprudentemente con conocimiento de que probablemente ocurrirían tales daños »;

c) Que se reemplazara la palabra « daños » por « pérdida, daños o demora », siempre que apareciera en el artículo.

2. En apoyo de la propuesta consignada en el inciso *a* del párrafo 1 *supra*, se señaló que la modificación propuesta del artículo produciría un resultado más equitativo para el cargador. En la mayor parte de los casos, los porteadores no eran individuos sino empresas, y las empresas siempre actuaban por conducto de empleados y agentes. Por consiguiente, la restricción de los casos en que un porteador perdía su derecho a la limitación de responsabilidad a aquellos en que los actos u omisiones del propio porteador fueran la causa de los daños conduciría a que sólo muy raramente el porteador perdiera ese derecho. Si bien en virtud de la segunda frase del artículo los empleados o agentes del porteador perdían su derecho a la limitación de responsabilidad cuando actuaban con la intención o imprudencia especificada en el artículo, sería muy difícil para un cargador identificar al empleado o agente porteador causante de los daños; por lo tanto, sería difícil obtener una indemnización no sujeta a limitación pecuniaria por medio de una demanda contra un empleado o agente del porteador. Además, era más ventajoso para un cargador entablar una demanda contra el porteador que contra sus empleados o agentes, puesto que era mayor la certeza de que el porteador tuviera fondos para pagar la cantidad especificada en un fallo dictado contra él. También se expresó la opinión de que la modificación propuesta armonizaría las disposiciones del artículo con las relativas a la pérdida por los porteadores del derecho a la limitación de su responsabilidad contenidos en el artículo 29 de la Convención CMR y en el artículo 2 del Convenio de Varsovia de 1929, tal como fue modificado por el Protocolo de la La Haya de 1955 [k].

[k] Protocolo por el que se modifica el Convenio para la unificación de determinadas reglas relativas al transporte aéreo internacional, Varsovia, 12 de octubre de 1929. Hecho en La Haya el 28 de diciembre de 1955.

3. En cambio, se señaló que había varias consideraciones en apoyo de la retención del efecto restringido de las actuales disposiciones del artículo sobre la pérdida del derecho a la limitación de responsabilidad. El límite pecuniario de la responsabilidad del porteador era uno de los factores más importantes que se tenían en cuenta al calcular las primas de los seguros de responsabilidad de los porteadores. Cuanto mayor era la certeza de que no podría rebasarse el límite pecuniario establecido, más fácil era calcular las primas de los seguros y establecer primas menores que a su vez conducían a gastos de transporte más bajos. Si se aceptaba la modificación propuesta, serían muchos más los casos en que el porteador podría perder su derecho a la limitación de responsabilidad, por ejemplo, los casos de robo cometidos por los empleados o agentes del porteador. También se señaló que, si se aceptaba la modificación propuesta, el porteador se vería obligado a suscribir una póliza de seguro de responsabilidad que cubriera los nuevos riesgos que le habían sido transferidos y que antes habían corrido por cuenta del cargador y estaban cubiertos por el seguro de la carga suscrito por el cargador. Como el seguro de responsabilidad era más costoso que el seguro de la carga, el cambio de la protección del seguro llevaría a un aumento de los gastos de transporte. También se indicó que la modificación propuesta podría conducir a un aumento considerable de los litigios, puesto que los cargadores procurarían a menudo obtener una indemnización ilimitada del porteador intentando demostrar la existencia de actos u omisiones de los empleados o agentes de éste hechos con la intención o imprudencia especificada en el artículo. Se dijo además que, si bien la modificación propuesta podría armonizar las disposiciones del artículo con las normas correspondientes que figuraban en algunos convenios sobre transporte, las disposiciones actuales del artículo 8 correspondían al artículo 13 del Convenio de Atenas de 1974, mientras que el párrafo 2 del artículo 24 del Protocolo de Guatemala [1] al Convenio de Varsovia de 1929 contenía disposiciones aún más restrictivas que el artículo 8, pues establecía límites de responsabilidad que no podían excederse cualesquiera que fueran las circunstancias que dieran lugar a la responsabilidad.

4. En respuesta a la opinión de que la pérdida por los porteadores del derecho a la limitación de responsabilidad ocurriría muy rara vez debido a la dificultad de demostrar que ellos mismos eran responsables de actos u omisiones, se propuso modificar el texto actual insertando lo siguiente entre las frases primera y segunda del artículo :

« A los efectos de este artículo, el término " porteador " incluirá a cualquier director, gerente u otra persona empleada en la administración de la empresa del porteador a quien éste haya facultado para tomar decisiones, siempre que esa persona haya actuado dentro del marco de sus facultades. »

5. En apoyo de la propuesta consignada en el inciso *b* del párrafo 1 *supra*, se señaló que el término « imprudencia », cuya supresión se proponía, podía interpretarse en algunos sistemas jurídicos en el mismo sentido que « negligencia ». Dado que la responsabilidad del porteador en virtud del artículo 5 se basaba en la negligencia, en la práctica el resultado podría ser que el porteador perdiera el derecho a limitar su responsabilidad en todos los casos en que fuera responsable. Deberían suprimirse las palabras « y con conocimiento de que probablemente ocurrirían tales daños », porque la retención de ellas podría conducir en la práctica a la pérdida, en muchos casos, del derecho del porteador a limitar su responsabilidad, ya que le sería muy difícil demostrar que no tenía conocimiento de la probabilidad del daño. En cambio, se indicó que el término « imprudencia » tenía un significado claramente distinto del de « negligencia » y por consiguiente debía mantenerse. El Comité también consideró varias sugerencias encaminadas a reemplazar la frase cuya supresión se proponía por la expresión « negligencia grave » o la palabra « dolo ».

6. En lo tocante a la propuesta consignada en el inciso *c* del párrafo 1 *supra*, hubo acuerdo general en que debía sustituirse la palabra « daños » por « pérdida, daños o demora », cada vez que apareciera en el artículo.

7. Tras deliberar, el Comité aprobó el texto que figura a continuación, como transacción entre la opinión partidaria de que el Convenio estableciera límites rigurosos de responsabilidad y la partidaria de que se previera la plena responsabilidad de los porteadores por los actos intencionales o negligentes de sus empleados o agentes, sin limitación alguna :

« *Artículo 8. Pérdida del derecho de la limitación de responsabilidad*

» 1. El porteador no tendrá derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad prevista en el artículo 6 si se demuestra que la pérdida, los daños o la demora fueron causados por un acto u omisión, hechos con la intención de causar dicha pérdida, daños o demora, o imprudentemente y con conocimiento de que probablemente ocurrirían tales pérdidas, daños o demora, y el acto u omisión fuese :

» *a)* del porteador mismo, o

» *b)* de un empleado del porteador, distinto del capitán y de los miembros de la tripulación, mientras ejercía en el ámbito de sus funciones la supervisión respecto de la parte del transporte en que ocurrió ese acto u omisión; o

» *c)* de un empleado del porteador, incluido el capitán y cualquier miembro de la tripulación, mientras manipulaba o cuidaba las mercancías en el ámbito de sus funciones.

» 2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 7, el empleado o agente del porteador no tendrá derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad prevista en el artículo 6 si se demuestra que la pérdida, los daños o la demora fueron causados por un acto u omisión de ese empleado o agente, hechos con la intención de causar pérdida, daños o demora, o imprudentemente y con conocimiento de que probablemente ocurrirían tales pérdidas, daños o demora. »

8. Los representantes del Japón, Polonia y la República Federal de Alemania manifestaron que se oponían al texto del artículo 8 indicado más arriba y reservaron su posición. El representante de la República Federal de Alemania señaló que debía especificarse claramente en el artículo los empleados o agentes del porteador a que se hacía referencia en sus distintas disposiciones y manifestó que el texto actual del artículo podría ser causa de litigios.

ARTÍCULO 9

Artículo 9, párrafo 1

« *Artículo 9. Carga 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 del comercio de que se trate o con las normas o disposiciones legales. »

1. El Comité examinó las propuestas siguientes :

a) que se suprimiese la frase « con los usos del comercio de que se trate »;

b) que se complementase la frase « o con las normas o disposiciones legales » con una referencia al sistema jurídico a que correspondiesen las normas o disposiciones;

c) que se modificase el párrafo a fin de exigir que, en todos los casos en que se transportaran mercancías sobre cubierta de acuerdo con este párrafo, el porteador insertase una declaración en el conocimiento de embarque, o en otro documento que acreditase

[1] Protocolo por el que se modifica el Convenio para la unificación de determinadas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929 y enmendado por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955 y firmado en la ciudad de Guatemala el 8 de marzo de 1971.

el contrato de transporte, en el sentido de que las mercancías se transportarían sobre cubierta.

2. La propuesta mencionada en el párrafo 1 *a supra* fue apoyada con el argumento de que el significado del término « usos » no era claro. Por consiguiente, sería difícil determinar si el porteador estaba o no facultado a transportar mercancías sobre cubierta conforme a ciertos usos. No era necesario conservar la frase con el objeto de que abarcase los usos relativos al almacenaje de contenedores, pues la mayoría de los conocimientos de embarque u otros documentos de transporte expedidos en relación con el transporte por contenedores regulaba expresamente el derecho a transportar contenedores sobre cubierta. Se objetó a la propuesta aduciéndose que el significado del término « usos » era claro en el transporte marítimo y que, en realidad, había usos bien establecidos para el transporte sobre cubierta en determinados sectores del comercio, como el ramo de la madera. El derecho a colocar contenedores sobre cubierta se regulaba también frecuentemente sólo mediante el uso, y la conservación de esa frase revestía especial importancia para el transporte en contenedores. Tras un debate el Comité decidió mantener la frase.

3. La propuesta mencionada en el párrafo 1 *b supra* recibió apoyo porque, con arreglo al texto actuel de ese párrafo, no se especificaba el sistema jurídico al que remitirían las normas o disposiciones legales, y, en consecuancia, era imposible en la práctica determinar cuándo estaba facultado el porteador a transportar sobre cubierta con arreglo a normas o disposiciones legales. Se propuso que el párrafo especificase que las normas o disposiciones legales aplicables eran las del puerto de carga, o la ley del pabellón del buque. En respuesta a esa sugerencia, se señaló que especificar en el párrafo las normas o disposiciones legales aplicables no resolvería ciertos problemas. Como las normas y disposiciones legales de los distintos puertos no eran uniformes, y como algunas normas y disposiciones legales exigían obligatoriamente el transporte bajo cubierta de determinadas clases de carga, el porteador que transportara mercancías sobre cubierta de acuerdo con las normas o disposiciones legales especificadas podría, con todo, incurrir en una infracción de la ley en ciertos puertos.

4. Se indicó que una posible solución en las dificultades señaladas precedentemente sería la supresión de esa frase. En cambio se observó que si se definían restrictivamente las circunstancias en que se tenía derecho a transportar sobre cubierta mediante el empleo de la palabra « solamente », sería necesaria una referencia a las normas o disposiciones legales como fuente del derecho a transportar sobre cubierta.

5. Tras un debate, el Comité decidió rechazar la modificación propuesta.

6. En apoyo de la propuesta mencionada en el párrafo 1 *c supra* se adujo que mediante ella se notificaría el transporte sobre cubierta a los cargadores, consignatarios y terceros tenedores de los conocimientos de embarque. Esa información era pertinente, pues el transporte sobre cubierta podía efectar al estado de las mercancías. Por otra parte, se expresó la opinión de que no podía insertarse la declaracion de que el transporte se hacía sobre cubierta cuando el transporte no se realizase de acuerdo con un documento que acreditase el contrato de transporte. Tras un debate, el Comité decidió rechazar esa propuesta [m].

7. El Comité aprobó el texto siguiente :

« *Artículo 9. Carga sobre cubierta*

» 1. El porteador podrá transportar mercancías sobre cubierta solamente cuando ello esté conforme con un acuerdo concertado con el cargador, o con los usos del comercio de que se trate, o cuando lo exijan las normas o disposiciones legales. »

[m] La propuesta fue apoyada por la URSS, quien reservó su posición respecto de la decisión tomada por el Comité.

Artículo 9, párrafo 2

« 2. Cuando el porteador y el cargador hayan convenido en que las mercancías se transportarán o se podrán transporter 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. »

8. El Comité examinó las propuestas siguientes :

a) Que se modificase el párrafo con el objeto de exigir que, en todos los casos en que las mercancías se transportasen sobre cubierta de conformidad con el párrafo 1, el porteador insertase una declaración en el conocimiento de embarque, o en cualquier otro documento que acreditase el contrato de transporte, en el sentido de que las mercancías se transportarían sobre cubierta.

b) Que se modificase la segunda frase del párrafo a fin de establecer que cuando se transportasen las mercancías sobre cubierta y no se hubiese incluido ninguna declaración en ese sentido en el conocimiento de embarque u otro documento que acreditase el contrato de transporte, correspondía al porteador la carga de la prueba de que estaba facultado a realizar ese transporte sobre cubierta de conformidad con cualquiera de las otras dos fuentes de esa facultad mencionadas en el párrafo 1 (es decir, los usos del comercio y las normas o disposiciones legales).

9. La propuesta mencionada en el párrafo 8 *a supra* se examinó en relación con la propuesta enunciada en el párrafo 1 *c supra*, relativa al párrafo 1 del artículo 9, y suscitó apoyo u oposición por los mismos motivos señalados respecto de esa última propuesta. Las opiniones expresadas en relación con esta última propuesta se incluyen en el párrafo 6 *supra*.

10. En apoyo de la propuesta mencionada en el párrafo 8 *b supra* se adujo que cuando el porteador no hubiera notificado a los cargadores, consignatarios o terceros tenedores de un conocimiento la circunstancia del transporte sobre cubierta mediante la inclusión de una declaración en ese sentido en el conocimiento de embarque u otro documento que acreditase el contrato de transporte, era razonable que la carga de la prueba de que estaba facultado a realizar el transporte sobre cubierta correspondiera al porteador, aun cuando esa facultad no se derivara de un acuerdo con el cargador.

11. Tras un debate, el Comité decidió mantener el texto actual del párrafo.

Artículo 9, párrafo 3

« 3. Cuando las mercancías hayan sido transportadas sobre cubierta contrariamente a lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, 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 6 y 8. 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. »

12. El Comité examinó las propuesta siguientes :

a) Que se sustituyese ese párrafo por el siguiente :

« En relación con el transporte sobre cubierta autorizado conforme al párrafo 1 del presente artículo, el porteador quedará exento de su responsabilidad cuando la pérdida, el daño o la demora en la entrega resulten de riesgos especiales propios de ese tipo de transporte. Si el porteador prueba que, en las circunstancias del caso, la pérdida, el daño o la demora en la entrega son atribuibles a esos riesgos, se presumirá que la pérdida, el daño o la demora en la entrega se han producido a

causa de ellos, a menos que se pruebe que la pérdida, el daño o la demora en la entrega se deben, en todo o en parte, a culpa o negligencia del porteador, de sus empleados o de sus mandatarios. »

b) Que se redactase de nuevo el párrafo :

i) A fin de aclarar el efecto de la palabra « solamente »; y

ii) Para aclarar que las disposiciones de los artículos 6 y 8, que regulaban la limitación de la responsabilidad del porteador eran aplicables cuando hubiese transportado mercancías sobre cubierta contrariamente a lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 9.

13. En apoyo de la propuesta mencionada en el párrafo 12 *a supra* se adujo que había riesgos especiales propios del transporte sobre cubierta, como el daño derivado de marejadas, y que era razonable excluir la responsabilidad del porteador cuando la pérdida o el daño resultase de tales riesgos. El Comité señaló que el nuevo párrafo propuesto seguía el modelo del párrafo 5 del artículo 5, que proporcionaba una defensa al porteador cuando los daños resultaban de riesgos especiales inherentes al transporte de animales vivos. En cambio, se hizo notar que los riesgos especiales propios del transporte sobre cubierta eran mucho menos graves que los correspondientes al transporte de animales vivos, y que el porteador ya tenía una defensa en el párrafo 1 del artículo 5, respecto del daño ocasionado por riesgos especiales inherentes al transporte sobre cubierta, especialmente mencionados en el curso de las deliberaciones, puesto que esos daños correspondían a la categoría de « fuerza mayor ». Tras un debate, el Comité decidió rechazar la propuesta.

14. Tras deliberar, el Comité aceptó la propuesta mencionada en el párrafo 12 *b supra* y conservó el texto actual del párrafo 3 del artículo 9 con sujeción a los cambios de redacción propuestos.

15. El Comité aprobó el texto siguiente :

« Cuando las mercancías hayan sido transportadas sobre cubierta contrariamente a lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo o cuando el porteador no pueda invocar en virtud del párrafo 2 del presente artículo un acuerdo para el transporte sobre cubierta, el porteador, no obstante las disposiciones del párrafo 1 del artículo 5, será responsable de las pérdidas o daños sufridos por las mercancías, así como de la demora en la entrega, que resulte solamente del transporte sobre cubierta, y el alcance de su responsabilidad se determinará, de conformidad con las disposiciones de los artículos 6 u 8, según corresponda. »

Artículo 9, párrafo 4

« 4. El transportar mercancías sobre cubierta contraviniendo el acuerdo expreso de transportarlas bajo cubierta se considerará un acto u omisión del porteador en el sentido del artículo 8. »

16. El Comité examinó una propuesta en el sentido de que se suprimiese ese párrafo porque la pérdida del derecho del porteador a limitar su responsabilidad era demasiado severa para el transporte de mercancías sobre cubierta efectuado por un porteador contraviniendo el acuerdo expreso de transportarlas bajo cubierta. El Comité decidió mantener el texto actual del párrafo porque la pérdida del derecho a limitar la responsabilidad era una consecuencia justificada de la transgresión de ese acuerdo expreso.

ARTÍCULO 10

Artículo 10, párrafo 1

« *Artículo 10. Responsabilidad del porteador contratante y del porteador efectivo*

» 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. En relación con el transporte que realice el porteador efectivo, el porteador contratante responderá por los actos y omisiones que el porteador efectivo y sus empleados y agentes cometan en el ejercicio de sus respectivas funciones. »

1. El Comité examinó este párrafo en relación con :

a) Las propuestas destinadas a aclarar la relación existente entre este párrafo y el artículo 11, y

b) Las propuestas relativas a la definición de « porteador efectivo » contenida en el párrafo 2 del artículo 1.

2. Se señaló que era preciso aclarar la distinción entre las circunstancias en que se aplicaría el presente párrafo y aquellas en que se aplicaría el párrafo 1 del artículo 11. Se observó que el párrafo 1 del artículo 11 se aplicaba únicamente cuando, al celebrar el contrato con el cargador, el porteador contratante hubiera especificado que realizaría únicamente una parte del transporte y que el resto sería realizado por una persona distinta. Por lo tanto, el párrafo 1 del artículo 10 sólo se aplicaría cuando, al celebrar el contrato, el porteador no especificara esa circunstancia y se comprometiera a realizar todo el transporte, a pesar de lo cual encomendaría la realización de una parte del transporte a otro porteador.

3. Se expresó la opinión de que, según este párrafo, el alcance de la responsabilidad del porteador contratante por los actos u omisiones del porteador efectivo, sus empleados o agentes, dependería de la definición de « porteador efectivo ». Se hizo notar también a este respecto que, si el porteador contratante encomendara la realización del transporte a otro porteador y éste, a su vez, la encomendara a un tercero (porteador), este último no sería un porteador efectivo a los efectos del párrafo 1.

4. El Comité examinó las propuestas relativas a la definición de « porteador efectivo » y aprobó una definición de esta expresión. Tanto la definición adoptada, como una relación de las deliberaciones que llevaron a su adopción, figuran en el presente informe, en los párrafos dedicados a los debates del Comité sobre el artículo 1 del proyecto de Convenio (véanse los párrafos 4 y 5).

5. Como consecuencia de la adopción de una nueva definición de « porteador efectivo », el Comité decidió conservar el texto actual del párrafo 1 del artículo 10, a reserva de las modificaciones que fuera preciso introducir para ajustarse a las nuevas definiciones de « porteador » y « porteador efectivo » contenidas en el artículo 1 del proyecto de Convenio.

6. El Comité aprobó el texto siguiente :

« *Artículo 10. Responsabilidad del porteador y del porteador efectivo*

» 1. Cuando la realización del transporte o de parte del mismo haya sido encomendada a un porteador efectivo, independientemente de que el contrato de transporte lo autorice o no, el porteador seguirá, no obstante, respondiendo de la totalidad del transporte de conformidad con las disposiciones del presente Convenio. En relación con el transporte que realice el porteador efectivo, el porteador responderá por los actos y omisiones que el porteador efectivo y sus empleados y agentes cometan en el ejercicio de sus respectivas funciones. »

Artículo 10, párrafo 2

« 2. El porteador efectivo responderá también, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, del transporte realizado por él. Las disposiciones de los párrafos 2 y 3 del artículo 7 y de la segunda oración del artículo 8 se aplicarán si se inicia un procedimiento contra un empleado o agente del porteador efectivo. »

7. El Comité examinó una propuesta en el sentido de sustituir en el párrafo las palabras «realizado por él» por «que le haya sido encomendado». En apoyo de la propuesta se adujo que suponía una ampliación conveniente de la categoría de los porteadores efectivos a quienes el párrafo 2 hacía responsables de conformidad con las disposiciones del presente Convenio. En efecto, en los casos en que la realización del transporte hubiera sido encomendada a varios porteadores sucesivos, podría convenir al demandante en ciertas circunstancias demandar al porteador efectivo a quien le fue encomendada la realización del transporte, y que no lo hubiera hecho, en vez del porteador efectivo que lo hubiera realizado. La modificación propuesta permitiría a un demandante entablar su acción frente a un porteador efectivo a quien el porteador contratante hubiera encomendado la realización del transporte, en aquellos casos en que el porteador efectivo hubiera dejado sin más de realizar el transporte. Quienes se oponían a la propuesta se basaron en el hecho de que ciertas disposiciones del Convenio no se podían aplicar debidamente a un porteador que no realizara el transporte, porque únicamente resultaban pertinentes en el caso de realización del transporte.

8. Tras deliberar, el Comité decidió rechazar la enmienda propuesta.

9. El Comité aprobó el texto siguiente :

«2. El porteador efectivo responderá, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, del transporte realizado por él. Las disposiciones de los párrafos 2 y 3 del artículo 7 y del artículo 8 se aplicarán si se inicia un procedimiento contra un empleado o agente del porteador efectivo.»

Artículo 10, párrafo 3

«3. Todo acuerdo especial en virtud del cual el porteador contratante asuma obligaciones no impuestas por el presente Convenio o toda renuncia de derechos conferidos por el presente Convenio afectarán al porteador efectivo únicamente si éste ha convenido en ello expresamente y por escrito.»

10. El Comité examinó una propuesta en el sentido de añadir al final del párrafo la siguiente frase :

«No obstante, seguirán afectando al porteador las obligaciones o la renuncia de derechos producto de dicho acuerdo especial.»

11. En apoyo de esta propuesta se señaló que la nueva frase aclararía que, en los casos en que un porteador contratante hubiera asumido obligaciones especiales no impuestas por el Convenio o renunciado a unos derechos conferidos por él y, seguidamente, hubiera encomendado a un porteador efectivo el cumplimiento del contrato de transporte, el porteador contratante quedaría a pesar de todo vinculado por las obligaciones o renuncias de derechos especiales. Por otra parte, se dijo que ello ya quedaba claro con la redacción actual del párrafo, así que la adición propuesta resultaba innecesaria. También se dijo que el texto actual era idéntico al del párrafo 3 del artículo 4 del Convenio de Atenas de 1974 y que, por consiguiente, debía mantenerse en aras de la uniformidad.

12. Tras deliberar, el Comité decidió aprobar la enmienda propuesta.

13. El Comité aprobó el texto siguiente :

«3. Todo acuerdo especial en virtud del cual el porteador asuma obligaciones no impuestas por el presente Convenio o toda renuncia de derechos conferidos por el presente Convenio afectarán al porteador efectivo únicamente si éste ha convenido en ello expresamente y por escrito. Independientemente de que así lo haya acordado o no el porteador efectivo, el porteador seguirá respondiendo, no obstante, por las obligaciones o renuncias resultantes de ese acuerdo especial» [n].

[n] El representante del Reino Unido dijo que, en su opinión, el párrafo 3 del artículo 10 del proyecto de Convenio en su forma enmendada producía los mismos efectos que el párrafo 3 del artículo 4 del Convenio de Atenas de 1974.

Artículo 10, párrafo 4

«4. En los casos y en la medida en que tanto el porteador contratante como el porteador efectivo sean responsables, su responsabilidad será conjunta y solidaria.»

14. El Comité examinó una propuesta en el sentido de que se enmendara el párrafo en forma tal que previese la responsabilidad conjunta y solidaria del porteador contratante y el porteador efectivo en los casos en que no fuera posible determinar en qué parte del transporte, realizado por el porteador contratante o por el porteador efectivo, se produjo la pérdida o el daño en las mercancías, o la demora.

15. Los partidarios de la propuesta se basaron en que, con frecuencia, resultaba difícil determinar si la pérdida o el daño ocurrieron durante la parte del transporte realizada por el porteador contratante o por el porteador efectivo. En tales circunstancias, al demandante le convendría más tener la opción de recibir indemnización de uno u otro de los porteadores, el contratante o el efectivo. Quienes se oponían a la propuesta se basaron en que no sería justo aumentar la responsabilidad de los porteadores efectivos. No debía hacerse responsable al porteador efectivo que hubiera contratado específicamente la realización de sólo una parte del transporte de la pérdida o los daños ocurridos en la parte del transporte no realizada por él.

16. Tras deliberar, el Comité decidió no aceptar la propuesta [o].

17. El Comité aprobó el texto siguiente :

«4. En los casos y en la medida en que tanto el porteador como el porteador efectivo sean responsables, su responsabilidad será conjunta y solidaria.»

Artículo 10, párrafos 5 y 6

«5. El total de las sumas exigibles al porteador contratante, al porteador efectivo y a sus empleados y agentes no excederá de los límites previstos en el presente Convenio.

»6. Nada de lo dispuesto en este artículo menoscabará cualquier derecho de repetición que pueda existir entre el porteador contratante y el porteador efectivo.»

18. Tras deliberar, el Comité aprobó el texto siguiente :

«5. El total de las sumas exigibles al porteador, al porteador efectivo y a sus empleados y agentes no excederá de los límites previstos en el presente Convenio.

»6. Nada de lo dispuesto en el presente artículo menoscabará cualquier derecho de repetición que pueda existir entre el porteador y el porteador efectivo.»

ARTÍCULO 11

Artículo 11, párrafos 1 y 2

«*Artículo 11. Transporte directo*

»1. Cuando un contrato de transporte estipule que el porteador contratante realizará únicamente una parte del transporte a que se refiere el contrato, y que el resto será realizado por una persona distinta del porteador contratante, la responsabilidad del porteador contratante y del porteador efectivo se determinará de conformidad con las disposiciones del artículo 10.

»2. No obstante, el porteador contratante podrá exonerarse de la responsabilidad por pérdida, daño o demora en la entrega 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 en la entrega se produjeron en esa oportunidad.»

[o] La propuesta, formulada por Checoslovaquia, fue apoyada por varias delegaciones.

1. El Comité examinó las siguientes propuestas :

a) Que se reemplazaran los párrafos 1 y 2 por el párrafo siguiente :

« Cuando un contrato de transporte estipule expresamente que una parte determinada del transporte a que se refiere el contrato será realizada por una persona distinta del porteador contratante, el contrato podrá también estipular que, no obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 10, el porteador contratante no será responsable por la pérdida, daño o demora en la entrega causados por hechos ocurridos mientras las mercancías estén a cargo del porteador efectivo durante esa parte del transporte. Corresponderá al porteador contratante probar que cualquier pérdida, daño o demora en la entrega han sido causados por esos hechos. »

b) Que se reemplazaran los párrafos 1 y 2 por el párrafo siguiente :

« Cuando un contrato de transporte estipule expresamente que una parte determinada del transporte a que se refiere el contrato será realizada por una persona que se designe y que sea distinta del porteador contratante, el contrato podrá disponer además que, pese a lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 10, el porteador contratante no será responsable por la pérdida, el daño o la demora en la entrega causados por hechos ocurridos mientras las mercancías estén a cargo del porteador efectivo durante esa parte del transporte, siempre que, en virtud de una cesión hecha por el porteador de sus derechos contra el porteador efectivo o de otra manera, el cargador o el consignatario puedan entablar una demanda directamente contra el porteador efectivo. Corresponderá al porteador contratante probar que la pérdida, daño o demora en la entrega fueron causados por esos hechos. »

c) Que se suprimieran los párrafos 1 y 2.

2. En apoyo de la propuesta consignada en el párrafo 1 *a supra*, se señaló que tenía por objeto tanto establecer una distinción clara entre el tipo de contrato de transporte regulado por este artículo y el tipo de contrato de transporte regulado por el artículo 10, como ofrecer al cargador y al consignatario una protección adecuada en relación con el tipo de contrato y regulado por ese artículo. El tipo de contrato regulado por ese artículo era un contrato en virtud del cual el porteador contratante convenía específicamente con el cargador en realizar sólo una parte del transporte y en hacerse responsable únicamente de aquella parte del transporte que hubiera convenido en realizar. El resto del transporte lo realizaría un porteador efectivo, quien sería el único responsable de la parte del transporte que realizara. No obstante, el porteador contratante expedía un conocimiento de embarque único que abarcaba la totalidad del transporte. Un arreglo de este tipo ofrecía al cargador una doble ventaja. En primer lugar, el porteador contratante se ocupaba de hacer los arreglos necesarios para el transporte subsiguiente con el porteador efectivo, liberando así de esta tarea al cargador. En segundo lugar, con frecuencia los créditos documentarios exigían la presentación de un conocimiento de embarque único que abarcara la totalidad del transporte. El cargador y el consignatario quedaban protegidos por el requisito de que, al celebrarse el contrato, se les debía comunicar que el porteador contratante únicamente era responsable por una parte determinada del transporte. Además, para exonerarse de la responsabilidad por pérdida o daño ocurridos mientras las mercancías habían estado a cargo del porteador efectivo, el porteador contratante tenía que probar que la pérdida o daño se habían producido mientras las mercancías estuvieron a cargo del porteador efectivo.

3. Durante el debate se expresó la opinión de que el texto propuesto no amparaba suficientemente los derechos del cargador contra el porteador contratante o el porteador efectivo. Como el cargador no tenía una relación contractual con el porteador efectivo, quedaría sin ningún recurso en los casos en que el porteador contratante excluyese su responsabilidad demostrando que la pérdida o el daño habían ocurrido mientras las mercancías estaban en poder del porteador efectivo. Además, algunos porteadores efectivos eran empresas sin un activo importante, y el cargador no podría resarcirse de los perjuicios a costa de ellos; por consiguiente, convenía limitar el derecho del porteador contratante a exonerarse de responsabilidad en una forma más estricta que la propuesta. Se señaló también que se privaría de su valor principal a un conocimiento de embarque directo si se permitía que el porteador contratante expidiese un conocimiento de embarque directo, exonerándose, sin embargo, de toda responsabilidad por la pérdida o el daño experimentados cuando las mercancías estuviesen en manos del porteador efectivo. Se indicó que podría elaborarse una norma adecuada siguiendo el modelo de las disposiciones del artículo 30 del Convenio de Varsovia de 1929, en cuya virtud el cargador podía exigir indemnización al primer porteador y el consignatario al último porteador, y tanto el cargador como el consignatario podían en todo caso exigir indemnización al porteador a cuyo cargo estuvieran las mercancías, cuando ocurrió el daño, pérdida o demora.

4. La propuesta indicada en el párrafo 1 *b supra* fue presentada al Comité como consecuencia de las críticas anteriormente señaladas que se formularon a la propuesta enunciada en el párrafo 1 *a supra*. Según la segunda propuesta, el porteador contratante podía exonerarse de responsabilidad sólo cuando el cargador o el consignatario pudiesen iniciar una acción judicial directamente contra el porteador efectivo. En consecuencia, el cargador o el consignatario podrían iniciar una acción contra el porteador contratante o contra el porteador efectivo en todos los casos de pérdida o demora. La segunda propuesta fue objetada poque podría haber incertidumbre acerca de cuándo era « posible » que el cargador o el consignatario iniciaran un procedimiento judicial directamente contra el porteador efectivo. Naturalmente, siempre era posible que el cargador incoara una acción contra el porteador efectivo, aunque la acción fracasara por falta de jurisdicción. Esa incertidumbre en el significado del término « posible » podría a su vez crear incertidumbre en cuanto a la división de la responsabilidad entre el porteador contratante y el porteador efectivo. Se expresó también la opinión de que el intento de otorgar derechos al cargador contra el porteador efectivo mediante la disposición sugerida en esa propuesta era innecesario, puesto que evidentemente el cargador ya tenía esos derechos en virtud del párrafo 2 del artículo 10. También se opusieron objeciones a la expresión « que se designe », que figuraba en el tercer renglón de la propuesta, pues podría crear dificultades en cuanto a la aplicación del párrafo. En efecto, en el momento de la contratación el porteador contratante podría no conocer la identidad del porteador efectivo, por ejemplo, y saber sólo que el transporte subsiguiente sería realizado por un buque de una conferencia.

5. En apoyo de la propuesta indicada en el párrafo 1 *c supra*, se señaló que el artículo 11 era superfluo, porque el tipo especial de contrato de transporte que se proponía regular no requería una reglamentación especial. Las obligaciones del porteador contratante en virtud de ese tipo de contrato consistían en transportar las mercancías durante parte del transporte y actuar como agente en los arreglos relativos a la parte restante del transporte. Por consiguiente, el porteador contratante sólo podría expedir lícitamente un conocimiento de embarque u otro documento de transporte respecto del transporte que se había comprometido a efectuar. El porteador efectivo, a su vez, expediría un conocimiento de embarque u otro documento de transporte separado respecto del transporte realizado por él. La oposición a la propuesta de que se suprimiera el artículo se basó en la opinión, señalada en el párrafo 2 *supra*, de que comercialmente era necesario que un solo conocimiento de embarque directo abarcase todo el transporte. Se señaló además que si no se establecía una disposición como la del artículo 11, que facultase a los porteadores contratantes a exonerarse de responsabilidad por la pérdida o daño ocurridos durante el transporte sucesivo, los porteadores se negarían a expedir conocimientos de embarque directos, ocasionando con ello inconvenientes a los cargadores.

6. Tras un debate, el Comité aprobó el texto siguiente :

« *Artículo 11. Transporte directo*

» 1. No obstante las disposiciones del párrafo 1 del artículo 10, cuando un contrato de transporte estipule explícitamente que

una parte especificada del transporte a que se refiera el contrato será realizada por una persona designada distinta del porteador, el contrato podrá disponer asimismo que el porteador no sea responsable por pérdidas, daños o demora en la entrega causados por un hecho ocurrido cuando las mercancías estaban a cargo del porteador efectivo durante dicha parte del transporte. Corresponderá al porteador probar que tales pérdidas, daños o demora en la entrega se produjeron en esa oportunidad.

» 2. El porteador efectivo será responsable de conformidad con las disposiciones del párrafo 2 del artículo 10 por las pérdidas, los daños o la demora en la entrega causados por un hecho ocurrido mientras las mercancías estén a su cargo. »

ARTÍCULO 12

« PARTE III.—RESPONSABILIDAD DEL CARGADOR

» *Artículo 12. Norma general*

» El cargador no será responsable por la pérdida o daño sufrido por el porteador, el porteador efectivo o el buque, salvo que esa pérdida o daño haya sido ocasionado por falta o negligencia del cargador, sus empleados o agentes. »

1. El Comité examinó las siguientes propuestas :

a) Que se añadiera, como nuevo párrafo 2 del artículo, el siguiente párrafo :

« 2. Si el consignatario no reclamara las mercancías dentro de un plazo razonable después de habérsele notificado su llegada, el cargador, a solicitud del porteador, dará a éste instrucciones sobre la manera de disponer de las mercancías. Si el cargador no diera esas instrucciones en un plazo razonable, el porteador podrá venderlas o disponer de ellas de otro modo y el cargador quedará responsable de cualquier pérdida, daño o gastos, que no fueran cubiertos por el producto de la venta de las mercancías. »

b) Que se añadieran las palabras « sus empleados o agentes » tras la palabra « cargador » y que se sustituyeran las palabras « pérdida o daño » por las palabras « pérdida, daño o demora ».

2. Los partidarios de la propuesta citada en el inciso *a* del párrafo 1 *supra* se basaban en el hecho de que la no reclamación de las mercancías por el consignatario en el lugar de destino con frecuencia constituía una fuente de dificultades para el porteador. Aunque existían leyes nacionales que regulaban los derechos del porteador en estas circunstancias, sería preferible armonizarlas incluyendo en el Convenio una disposición expresa al respecto. Los oponentes se basaban en que las diferencias entre las distintas leyes nacionales y las dificultades de su aplicación no constituían una razón suficientemente grave para justificar la inclusión en el Convenio de una disposición expresa al respecto. Tras deliberar el Comité decidió no aceptar la propuesta.

3. En relación con la propuesta a la que se refiere el inciso *b* del párrafo 1 *supra*, el Comité decidió no incluir la palabra « demora », porque en la práctica rara vez sufría pérdidas el porteador por demora del cargador. Sin embargo, el Comité decidió agregar las palabras « sus empleados o agentes » por considerar que constituía una modificación conveniente del artículo, ya que con ella el artículo abarcaría también la responsabilidad de los empleados o agentes del cargador.

4. El Comité aprobó el texto siguiente :

« PARTE III.—RESPONSABILIDAD DEL CARGADOR

» *Artículo 12. Norma general*

» El cargador no será responsable por la pérdida sufrida por el porteador o por el porteador efectivo, ni por el daño sufrido por el buque, salvo que esa pérdida o daño haya sido ocasionado por falta o negligencia del cargador, sus empleados o agentes. Los empleados o agentes del cargador tampoco serán responsables por dicha pérdida o daño a menos que haya sido causado por falta o negligencia de su parte. »

ARTÍCULO 13

Artículo 13, párrafo 1

« *Artículo 13. Normas especiales sobre mercancías peligrosas*

» 1. Cuando el cargador entregue mercancías peligrosas al porteador, informará a éste de la naturaleza de las mercancías e indicará en caso necesario, el carácter del peligro y las precauciones que deban adoptarse. Cuando sea posible, el cargador señalará o marcará en forma conveniente estas mercancías como peligrosas. »

1. El Comité examinó las propuestas siguientes :

a) Que se agregasen las palabras « o al porteador efectivo » después de la palabra « porteador »;

b) Que se suprimiesen las palabras « en caso necesario »;

c) Que se suprimiesen las palabras « cuando sea posible ».

2. La propuesta consignada en el párrafo 1 *a supra* fue apoyada por cuanto en algunos casos el cargador podría entregar mercancías peligrosas directamente a un porteador efectivo. En esos casos, era necesario exigir al cargador que informara al porteador efectivo de la naturaleza de las mercancías y que indicara al porteador efectivo, en caso necesario, el carácter del peligro y las precauciones que debían adoptarse. Sin embargo, el párrafo, tal como estaba redactado, no exigía al cargador que diera ninguna información o indicación de esa clase al porteador efectivo. Hubo acuerdo general en que la propuesta era útil, y después de un debate fue aprobada por el Comité.

3. En apoyo de la propuesta de que se suprimieran las palabras « en caso necesario » se adujo que en el caso de mercancías peligrosas era siempre necesario que el cargador informase al porteador efectivo del carácter del peligro y de las precauciones que debían adoptarse. En cambio, se expresó la opinión de que en algunos casos el porteador podría conocer por anticipado el carácter del peligro y las precauciones que debían adoptarse, y que por lo tanto era innecesario que el cargador lo indicase, por ejemplo, en los casos de explosivos comunes y mercancías peligrosas que el porteador hubiera transportado anteriormente, y respecto de las cuales el cargador ya le hubiera dado previamente tales indicaciones.

4. El Comité tomó nota de que el Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre reglamentación internacional del transporte marítimo había propuesto que se diera una nueva redacción al párrafo, manteniendo las palabras « en caso necesario », pero de manera que se refiriesen solamente a la frase « las precauciones que deban adoptarse ».

5. Después de un debate, el Comité decidió conservar las palabras pero redactar nuevamente el párrafo en la forma propuesta por el Grupo de Trabajo de la UNCTAD.

6. En apoyo de la propuesta de suprimir las palabras « cuando sea posible » se adujo que casi siempre era posible marcar las mercancías como peligrosas. Si fuera imposible marcarlas, los tribunales judiciales o arbitrales reconocerían esa imposibilidad y no considerarían culpable al cargador por no haber señalado o marcado las mercancías. El mantenimiento de esas palabras crearía incertidumbre respecto del deber del cargador de señalar o marcar. La oposición a la propuesta se basaba en que era imposible señalar o marcar ciertas mercancías, como cargamento a granel, y que las palabras « cuando sea posible » tenían en cuenta estos casos. Después de un debate, el Comité decidió suprimir las palabras « cuando sea posible ».

7. El Comité decidió asimismo reemplazar las palabras « entregue mercancías peligrosas al porteador » por las palabras « ponga mercancías peligrosas en poder del porteador », y suprimir esta primera frase del párrafo 1 del artículo 13 y colocarla en el párrafo 2.

8. El Comité aprobó el texto siguiente :

« *Artículo 13. Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas*

» 1. El cargador señalará o marcará en forma conveniente las mercancías peligrosas como tales. »

Artículo 13, párrafo 2

« 2. El porteador podrá en todo momento descargar, destruir o transformar en inofensivas las mercancías peligrosas, según lo requieran las circunstancias, sin pago de indemnización por su parte, cuando se haya hecho cargo de esas mercancías sin conocimiento de su naturaleza y carácter. Cuando las mercancías peligrosas se embarquen sin que el porteador tenga conocimiento de su naturaleza o carácter, el cargador será responsable de todos los daños y gastos directa o indirectamente derivados de dicho cargamento o resultantes del mismo. »

9. El Comité examinó las siguientes propuestas :

a) Que se agregaran las palabras « o el porteador efectivo » después de la palabra « porteador » en los dos casos en que esta última palabra aparecía en el párrafo;

b) Que se agregaran las palabras « o de las precauciones que deban adoptarse » después de la palabra « carácter » en la segunda frase del párrafo, y que se agregara la palabra « peligrosos » después de la palabra « carácter » en los dos casos en que esta última palabra aparecía en el párrafo;

c) Que se reemplazara la frase « conocimiento de su naturaleza y carácter », que aparecía en las frases primera y segunda del párrafo, por la frase « la información prevista en el párrafo 1 de este artículo »;

d) Que se suprimieran las palabras « directa o indirectamente » que aparecían en la segunda frase de este párrafo.

10. La propuesta consignada en el párrafo 9 *a supra* se basaba en los siguientes argumentos :

a) Era conveniente dar no solamente al porteador contratante, sino también al porteador efectivo, la facultad establecida en el párrafo 2 del proyecto de convenio de descargar, destruir o transformar en inofensivas las mercancías peligrosas en las condiciones especificadas en la primera frase de ese párrafo; y

b) Era conveniente que el cargador fuera también responsable en la medida definida en la segunda frase párrafo 2 si las mercancías peligrosas eran embarcadas sin que el porteador efectivo tuviese conocimiento de su naturaleza y carácter.

11. Respecto de la conveniencia de otorgar al porteador efectivo la facultad descrita en la primera frase del párrafo 2 del artículo 13 hubo acuerdo general en que :

a) Debía conferirse esa facultad al porteador efectivo cuando las mercancías le hubieran sido entregadas directamente por el cargador y éste hubiera dado al porteador efectivo la información prevista en el párrafo 1;

b) No debía conferirse esa facultad al porteador efectivo cuando el cargador hubiera entregado las mercancías al porteador contratante y le hubiera proporcionado la información prevista en el párrafo 1, pero el porteador contratante no las hubiera transmitido a su vez al porteador efectivo al entregarle las mercancías.

12. Respecto de la posibilidad de que el cargador respondiera ante el porteador efectivo de conformidad con la segunda frase del párrafo 2 del artículo 13 en los casos en que las mercancías hubieran sido embarcadas sin que el porteador efectivo tuviese conocimiento de su naturaleza y carácter, hubo acuerdo general en que sólo debía imponérsele esa responsabilidad en los mismos casos en que el porteador efectivo estuviese facultado a descargar, destruir o transformar en inofensivas las mercancías, esto es, cuando las mercancías le hubiesen sido entregadas directamente por el cargador y éste no hubiese dado al porteador efectivo la información prevista en el párrafo 1.

13. El Comité convino además en que, aún en los casos en que el cargador no hubiese suministrado la información prevista en el párrafo 1 del artículo 13, era razonable excluir tanto la facultad de los porteadores contratantes y de los porteadores efectivos de descargar, destruir o transformar en inofensivas las mercancías peligrosas, como la responsabilidad del cargador que hubiera cargado mercancías peligrosas en las siguientes circunstancias :

a) Si en el momento en que las mercancías fueron entregadas por el cargador al porteador contratante o al porteador efectivo, cualquiera de dichos porteadores hubiera tenido conocimiento independiente del carácter peligroso de las mercancías;

b) Si, en el caso en que las mercancías no hubieran sido entregadas por el cargador al porteador contratante o al porteador efectivo, sino que éstos las hubieran recibido por otras vías, dichos cargadores hubiesen tenido conocimiento en el momento de recibir las mercancías de su carácter peligroso.

El Comité decidió redactar nuevamente el párrafo 2 a fin de ajustarlo a esas decisiones.

14. Las propuestas consignadas en los incisos *b* y *c* del párrafo 9 se basaban en que las modificaciones propuestas armonizarían el texto del párrafo 2 con el del párrafo 1. Se señaló que en tanto que el párrafo 1 obligaba al cargador a informar al porteador « *de la naturaleza de las mercancías* » y a indicar, « en caso necesario, *el carácter del peligro y las precauciones que deban adoptarse* », la falta de información que facultaba al porteador de conformidad con la primera frase del párrafo 2 a descargar, destruir o transformar en inofensivas las mercancías y a responsabilizar al cargador en virtud de la segunda frase del párrafo 2, estaba definida en dicho párrafo en los siguientes términos : « cuando se haya hecho cargo de esas mercancías *sin conocimiento de su naturaleza y carácter* ». Hubo acuerdo general en que era conveniente armonizar el texto de los párrafos 1 y 2.

15. La propuesta de que se suprimieran las palabras « directa o indirectamente » se basaba en que esas palabras eran innecesarias, puesto que su eliminación no alteraría el significado de la frase en que aparecían. Tras un debate, el Comité decidió aceptar la propuesta.

16. El Comité aprobó el texto siguiente :

« 2. Cuando el cargador entregue mercancías peligrosas al porteador o al porteador efectivo, según el caso, le informará de su carácter peligroso y, en caso necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Si el cargador no lo hace y el porteador o el porteador efectivo no tiene conocimiento de alguna otra manera de su carácter peligroso,

» *a)* El cargador será responsable ante el porteador y cualquier porteador efectivo de toda pérdida derivada del envío de dichas mercancías, y

» *b)* Las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, cuando las circunstancias lo requieran, sin pago de indemnización.

» 3. Las disposiciones del párrafo 2 del presente artículo no podrán ser invocadas por ninguna persona si durante el transporte se hubiera hecho cargo de las mercancías con conocimiento de su carácter peligroso. »

Artículo 13, párrafo 3

« 3. Sin embargo, si esas mercancías peligrosas, cargadas con conocimiento de su naturaleza y carácter, llegasen a constituir un peligro para el buque o la carga, el porteador podrá descargarlas, destruirlas o transformarlas en inofensivas de la

misma manera, cuando las circunstancias lo requieran, sin pago de indemnización por su parte, a excepción de lo que se refiera a la avería gruesa, en su caso. »

17. Se señaló que este párrafo podría producir un efecto injusto en el siguiente caso : aunque el cargador suministrase al porteador a quien hubiera entregado las mercancías la información prevista en el párrafo 1 de este artículo, el porteador podría, no obstante, incurrir en negligencia en el manejo de las mercancías haciendo que se convirtiesen en un peligro real para el buque o la carga y, en consecuencia, se precisase descargarlas, destruirlas, o transformarlas en inofensivas. Era injusto excluir el pago de una indemnización por el porteador al cargador en tal caso. En contestación se dijo que ese porteador negligente tendría que pagar una indemnización de conformidad con las disposiciones relativas a la responsabilidad contenidas en el artículo 5.

18. Se señaló también que al hacer las modificaciones a los párrafos 1 y 2 aprobadas por el Comité, debía tenerse en cuenta, en relación con el párrafo que se examinaba, el caso en que el cargador proporcionase al porteador, a quien hubiera entregado las mercancías, la información prevista en el párrafo 1 de este artículo, pero el porteador no comunicara esta información a un segundo porteador, a quien entregase las mercancías. Si, como resultado de no haberse proporcionado esta información, las mercancías se convirtieran en un peligro real para el buque o la carga durante el tiempo en que estuviesen a cargo del segundo porteador, y éste tuviese por tanto que descargarlas, destruirlas o transformarlas en inofensivas, no estaba claro si el cargador tenía derecho a demandar a cualquiera de los porteadores. En cambio, se hizo notar que la entrega de las mercancías por el primer porteador al segundo, sin proporcionarle la información requerida, constituiría negligencia de parte del primer porteador, quien, por consiguiente, incurriría en responsabilidad de conformidad con las disposiciones del artículo 5.

19. Tras un debate, el Comité decidió redactar nuevamente el párrafo a la luz de las enmiendas aprobadas en relación con los párrafos 1 y 2, para especificar en el párrafo que la exclusión de responsabilidad con arreglo a sus disposiciones estaba supeditada a la aplicación de las disposiciones relativas a la responsabilidad contenidas en el artículo 5 del Convenio. El Comité decidió también volver a numerar el párrafo como párrafo 4.

20. El Comité aprobó el texto siguiente :

« 4. Si, en los casos en que las disposiciones del inciso *b* del párrafo 2 del presente artículo no se apliquen o no puedan ser invocadas, las mercancías peligrosas llegan a constituir un peligro real para la vida humana o los bienes, podrán ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, cuando las circunstancias lo requieran, sin pago de indemnización, excepto cuando exista la obligación de contribuir a la avería gruesa o cuando el porteador sea responsable de conformidad con las disposiciones del artículo 5. »

ARTÍCULO 14

Artículo 14, párrafos 1 y 2

« PARTE IV.—DOCUMENTOS DE TRANSPORTE

» *Artículo 14. Expedición 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 15.

» 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. »

1. Tras deliberar, el Comité aprobó el fondo de los párrafos 1 y 2, con sujeción a los cambios de redacción necesarios para armonizar su texto con el de otros artículos aprobados por él.

2. Por recomendación del Grupo de Trabajo, el Comité decidió incluir, como nuevo párrafo 3, el material tomado del inciso *j* del párrafo 1 del artículo 15, a saber, que la firma en el conocimiento de embarque « podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico », si ello no es incompatible con las leyes del país en que se expidiera el conocimiento de embarque.

3. Tras deliberar, el Comité aprobó el texto siguiente :

« PARTE IV.—DOCUMENTOS DE TRANSPORTE

» *Artículo 14. Expedición del conocimento de embarque*

» 1. Cuando el porteador o el porteador efectivo reciba las mercancías y se haga cargo de ellas, el porteador deberá, a petición del cargador, expedir a éste un conocimiento de embarque.

» 2. El conocimiento de embarque podrá ser firmado por una persona autorizada al efecto por el porteador. Se considerará que un conocimiento de embarque firmado por el capitán del buque que transporte las mercancías ha sido firmado en nombre del porteador.

» 3. La firma en el conocimiento de embarque podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico, si ello no es incompatible con las leyes del país en que se expida el conocimiento de embarque. »

ARTÍCULO 15

Artículo 15, párrafo 1 (frase inicial)

« *Artículo 15. Contenido del conocimiento de embarque*

» 1. El conocimiento de embarque deberá indicar, entre otros, los siguientes datos : »

1. Tras un debate, el Comité decidó mantener el texto actual de la frase inicial del párrafo 1.

2. El Comité señaló que ni el Convenio de Bruselas de 1924 ni el párrafo 1 del artículo 15 del proyecto de Convenio prohibían la preservación, mediante sistemas de elaboración electrónica o automática de datos, de la lista de datos que habían de incluirse en los conocimientos de embarque con arreglo a lo dispuesto en ese párrafo.

3. Un representante expresó reservas respecto de la lista de datos que, con arreglo a ese párrafo, debía constar en el conocimiento de embarque y dijo que debía dejarse que la práctica comercial determinara el contenido de los conocimientos de embarque.

Artículo 15, párrafo 1, inciso a)

« *a)* La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para la identificación de las mismas, el número de bultos o de piezas, y el peso de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos todos que se harán constar tal y como hayan sido facilitados por el cargador; »

4. El Comité estudió la conveniencia de mantener el requisito establecido en el inciso *a* de que el porteador indicara en el conocimiento de embarque tanto el número de bultos o piezas como el peso de las mercancías, tal como hubieran sido facilitados por el cargador.

5. Se expresó la opinión de que debía exigirse a los porteadores que indicaran en el conocimiento de embarque o el número de bultos o piezas o el peso de las mercancías. A menudo los porteadores no podían comprobar razonablemente el peso de las mercancías y, en tales casos, se verían obligados a señalar en el conocimiento de embarque su reserva con arreglo al párrafo 1 del artículo 16. Una reserva relativa al peso de las mercancías indicada en el conocimiento de embarque podría hacer que ese conocimiento de embarque estuviera « sucio » a los efectos de los créditos documentarios.

6. No obstante, se señaló en respuesta a lo anterior que el número y el peso de las mercancías incluidos en el conocimiento de embarque eran datos importantes para los titulares del conocimiento de embarque y para los bancos que financiaran la operación. Se señaló también que, con arreglo a los Usos y Reglas Uniformes relativos a los Créditos Documentarios (versión de 1974) de la Cámara de Comercio Internacional, una cláusula « general desconocida » no haría que un conocimiento de embarque estuviera « sucio » a los efectos de la financiación.

7. Se señaló que el peso era uno de los dos criterios adoptados por el Comité para la formulación del límite pecuniario de la responsabilidad del porteador en el artículo 6. La declaración obligatoria del peso de las mercancías en el conocimiento de embarque sería útil en el caso de que resultara necesario determinar el límite de la responsabilidad del porteador por pérdida o daños de las mercancías.

8. Tras un debate, el Comité decidió mantener el inciso *a* del párrafo 1.

Artículo 15, párrafo 1, inciso b

« *b)* El estado aparente de las mercancías; »

9. El Comité examinó la conveniencia de agregar la frase « o su embalaje » al final del inciso *b* a fin de aclarar que en el caso de las mercancías embaladas el porteador sólo estaba obligado a indicar el estado aparente del embalaje.

10. El Comité señaló que, con arreglo a la definición de « mercancías » del párrafo 4 del artículo 1, en el término « mercancías » estaba incluido también el embalaje, y decidió que por esta razón no era necesario agregar la frase « o su embalaje » al texto del inciso *b*.

11. Se sugirió que el inciso *b* sólo estableciera una indicación en el caso de que las mercancías o su embalaje no estuvieran en buen estado aparente, habida cuenta de que el párrafo 2 del artículo 16 disponía que se presumía que las mercancías estaban en buen estado aparente si el estado aparente de las mercancías no se indicaba en el conocimiento de embarque.

12. El Comité estimó que debía mantenerse el texto actual del inciso *b*, que establecía que se indicara en el conocimiento de embarque el estado aparente de las mercancías. A este respecto, el Comité señaló que el Convenio de Bruselas de 1924 establecía el mismo requisito y que esto no había causado ningún problema en la práctica.

Artículo 15, párrafo 1, incisos c *a g*

« *c)* El nombre y el establecimiento principal del porteador;

» *d)* El nombre del cargador;

» *e)* El nombre del consignatario, en el caso de que dicho nombre haya sido facilitado por el cargador;

» *f)* El puerto de carga según el contrato de transporte y la fecha en la que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en ese puerto;

» *g)* El puerto de descarga según el contrato de transporte; »

13. Tras un debate, el Comité decidió mantener el texto actual de los incisos *c, d, e, f,* y *g* del párrafo 1.

Artículo 15, párrafo 1, inciso h

« *h)* El número de originales del conocimiento de embarque; »

14. El Comité decidió mantener el inciso *h*, pero decidió asimismo aclarar que el número de originales del conocimiento de embarque debía mencionarse en el conocimiento de embarque únicamente si había más de un original.

15. El Comité aprobó el texto siguiente :

« *h)* El número de originales del conocimiento de embarque si hubiera más de uno; »

Artículo 15, párrafo 1, inciso i

« *i)* El lugar de emisión del conocimiento de embarque; »

16. Tras un debate, el Comité decidió mentener el texto actual del inciso *i*.

Artículo 15, párrafo 1, inciso j

« *j)* La firma del porteador o de una persona que actúe en su nombre; la firma puede ser manuscrita, impresa en facísimil, perforada, estampada en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico si así lo permiten las leyes del país en que se expida el conocimiento de embarque; »

17. El Comité señaló que en varios países no había habido todavía pronunciamientos legislativos o judiciales respecto de la firma de documentos por medios mecánicos o electrónicos. Por lo tanto, decidió mantener la sustancia del inciso *j*, y aclarar el significado de la frase final redactándola de la siguiente manera : « ... si ello no contraviene la ley del país en que se expida el conocimiento de embarque ». El Comité decidió también colocar el texto que indicaba los métodos permisibles de firma en un nuevo párrafo 3 del artículo 14.

18. El Comité aprobó el texto siguiente :

« *j)* La firma del porteador o de la persona que actúe en su nombre. »

Artículo 15, párrafo 1, incisos k *y* l

« *k)* El flete en la medida en que haya de ser pagado por el consignatario, u otra indicación de que éste lo ha de pagar; y

» *l)* La declaración mencionada en el párrafo 3 del artículo 23. »

19. Tras un debate, el Comité decidió mantener el texto actual de los incisos *k* y *l* del párrafo 1.

20. Un representante reservó su posición respecto del inciso l.

Examen de las adiciones propuestas a la lista de datos requeridos que figura en el párrafo 1 del artículo 15

a) *Transporte de las mercancías sobre cubierta*

21. Se examinó la conveniencia de exigir que el conocimiento de embarque contuviese una indicación apropiada cuando el porteador estuviera autorizado a transportar las mercancías sobre cubierta. Se señaló que, por razones económicas y financieras, tenía gran importancia que los cargadores y consignatarios supieran que las mercancías serían transportadas sobre cubierta.

22. Se señaló que en el momento en que el porteador se hacía cargo de las mercancías, especialmente si las mercancías se encontraban en contenedores que pudieran ser transportados sobre cubierta o bajo cubierta, podría no saber aún si la mercancía iba a ser transportada sobre cubierta.

23. El Comité estimó que el conocimiento de embarque debía contener una indicación apropiada cuando el porteador estuviera autorizado a transportar las mercancías sobre cubierta, y decidió enmendar el párrafo 1 en ese sentido.

24. El Comité aprobó el nuevo inciso *m* :

« *m)* La declaración, si procede, de que las mercancías se transportarán o podrán transportarse sobre cubierta. »

b) *Transporte de las mercancías en contenedores*

25. El Comité consideró una sugerencia en el sentido de que el párrafo 1 del artículo 15 exigiera que el conocimiento de embarque contuviese una indicación respecto de si las mercancías iban a ser transportadas en contenedores.

26. El Comité no aceptó esta sugerencia, basándose en que en virtud de la definición de « mercancías » que figuraba en el párrafo 4 del artículo 1, quedaba en claro que la expresión « mercancías » comprendía también el contenedor o la unidad de transporte similar en que se agruparan las mercancías.

Artículo 15, párrafo 2

« 2. Después de que las mercancías hayan sido cargadas a bordo, el porteador expedirá al cargador, si éste lo solicita, un conocimiento de embarque con la estampilla " embarcado ", en el cual, además de los datos requeridos en virtud del párrafo 1 del presente artículo, se consignará que las mercancías se encuentran a bordo de un buque o unos buques determinados, y se indicará la fecha o las fechas en que se ha efectuado la carga. Si el porteador hubiese expedido previamente al cargador un conocimiento de embarque u otro título representativo de cualquiera de tales mercancías, el cargador, a petición del porteador, entregará dicho documento a cambio del conocimiento de embarque con la estampilla " embarcado ". Cuando el cargador solicite un conocimiento de embarque con la estampilla " embarcado ", el porteador podrá, para atender esa solicitud, modificar cualquier documento anteriormente expedido si, con las modificaciones introducidas, dicho documento contiene toda la información que debe contener el conocimiento de embarque con la estampilla " embarcado ". »

27. Tras un debate, el Comité decidió conservar el texto actual del párrafo 2.

Artículo 15, párrafo 3

« 3. La omisión en el conocimiento de embarque de uno o varios de los datos a que se refiere el presente artículo no afectará la validez del conocimiento. »

28. El Comité examinó el párrafo 3 en relación con los aspectos siguientes :

a) la cuestión de si debía suprimirse el párrafo 3;

b) la conveniencia de escoger, de entre los datos requeridos con arreglo al parrafo 1 del artículo 15, aquellos que fuesen necesarios para que se considerase que el documento de transporte era un conocimiento de embarque;

c) la cuestión de las sanciones por la omisión de uno o más de los datos exigidos con arreglo al párrafo 1 del artículo 15.

29. En apoyo de la supresión del párrafo 3, se dijo que el derecho nacional aplicable debía determinar la validez jurídica de un documento de transporte dado como conocimiento de embarque. Además, la cuestión de si un documento de transporte dado era económicamente aceptable correspondía a la práctica comercial internacional. Tras un debate, el Comité decidió mantener el fondo del párrafo 3, basado en que servía el propósito útil de precisar que el conocimiento de embarque no quedaba necesariamente invalidado como tal por la sola razón de no contener todos los datos exigidos con arreglo al párrafo 1 del artículo 15.

30. El Comité examinó la conveniencia de determinar, de entre los datos requeridos con arreglo al párrafo 1 del artículo 15, los elementos que necesariamente debían incluirse en un documento para que pudiese considerarse que ese documento era un conocimiento de embarque. Se recordó que esa cuestión había sido objeto de un prolongado debate en el Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo y que el Grupo de Trabajo había aprobado el texto actual del párrafo 3 porque no se había podido llegar a un consenso acerca de cuáles debían ser esos elementos. Tras un debate, el Comité decidió que no se especificaran en el párrafo 3 esos elementos obligatorios.

31. El Comité decidió añadir al párrafo 3 una disposición que precisara que la omisión de uno o varios de los datos requeridos en un conocimiento de embarque no afectaba la validez del conocimiento, siempre que el documento, en cuanto a esos datos, se ajustase a la definición de la expresión « conocimiento de embarque » enunciada en el párrafo 6 del artículo 1 del proyecto de Convenio.

32. El Comité examinó la propuesta de que se impusiera como sanción por la omisión de uno o varios datos en un conocimiento de embarque la eliminación de la limitación de la responsabilidad del porteador prevista en el artículo 6. El Comité rechazó esa propuesta, basado en que una sanción de esa índole sería demasiado severa al no distinguir entre los datos que habrían podido omitirse y en que, en todo caso, la propuesta constituía una desviación considerable del régimen de limitación de la responsabilidad del porteador establecido en los artículos 6 y 8.

33. El Comité aprobó el texto siguiente :

« 3. La omisión en el conocimiento de embarque de uno o varios de los datos a que se refiere el presente artículo no afectará la validez del documento como conocimiento de embarque, a condición de que se ajuste, sin embargo, a los requisitos establecidos en el párrafo 6 del artículo 1. »

ARTÍCULO 16

Artículo 16, párrafo 1

« *Artículo 16. Conocimiento de embarque · reservas y valor probatorio*

» 1. Si el conocimiento de embarque contiene datos concernientes a la naturaleza general, las marcas principales, el número de bultos o piezas, el peso o la cantidad de las mercancías respecto de las cuales el porteador, u otra persona que expida el conocimiento de embarque en su nombre, sabe o tiene motivos razonables para sospechar que no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado a su cargo, o en el caso de haberse expedido un conocimiento de embarque con la estampilla " embarcado ", las mercancías que efectivamente ha cargado, o cuando no ha tenido medios razonables para verificar esos datos, el porteador o esa otra persona hará constar expresamente esos motivos o inexactitudes, o la falta de medios razonables de verificación. »

1. El Comité examinó :

a) la conveniencia de conservar el requisito de que el porteador hiciera « constar expresamente » en el conocimiento de embarque los motivos para saber o sospechar que ciertos datos del conocimiento de embarque no representaban con exactitud las mercancías, o la falta de medios razonables para verificar esos datos; y

b) la cuestión de si los « medios razonables para verificar esos datos » justificaban que el porteador abriera contenedores sellados a fin de verificar los datos de las mercancías contenidas en ellos.

2. Se propuso que el requisito que figuraba en el párrafo 1 del artículo 16 de que el porteador hiciera «constar expresamente» en el conocimiento de embarque los motivos para saber o sospechar que ciertos datos del conocimiento de embarque no representaban con exactitud las mercancías, o la falta de medios razonables para verificar esos datos, fuera reemplazado por una disposición en cuya virtud el porteador habría solamente de señalar en esos casos su reserva en el conocimiento de embarque, sin estar obligado

a describir los motivos en que se basaba su reserva. Según una propuesta similar, el porteador podría dejar constancia de su reserva en el conocimiento de embarque y detallar a continuación los motivos de la misma en un documento separado. En apoyo de estas propuestas de enmienda del párrafo 1 se dieron las siguientes razones :

a) El requisito de hacer « constar expresamente » los motivos de una reserva en el conocimiento de embarque era contrario a la práctica actual, sería oneroso para los porteadores y retrasaría en gran medida el proceso de carga;

b) Los empleados y agentes de los porteadores que recibían las mercancías carecían del tiempo y los conocimientos necesarios para describir los motivos de las reservas en forma que surtiera efectos jurídicos válidos;

c) El requisito de describir en detalle los motivos de las reservas en los conocimientos de embarque provocaría frecuentes litigios.

3. En respuesta a esos argumentos se dijo, sin embargo, que debía conservarse en el párrafo 1 el requisito de que, para que una reserva tuviera efectos jurídicos, habían de especificarse en el conocimiento de embarque los motivos de la reserva por las siguientes razones :

a) El texto actual del párrafo 1 tenía por objeto proteger a los consignatarios y a otros terceros de las reservas frecuentes e infundadas que podrían estamparse en los conocimientos de embarque en el sentido de que no era posible verificar razonablemente los datos contenidos en el conocimiento;

b) El requisito podría cumplirse en la práctica estampando un sello en el conocimiento de embarque en el que se expresaran en forma resumida los motivos de la reserva;

c) El requisito era útil para salvaguardar el valor comercial de los conocimientos de embarque al asegurar que las mercancías fueran descritas con precisión.

4. Tras un debate, el Comité decidió conservar la disposición del párrafo 1 que establecía que, para que una reserva tuviera efectos jurídicos, en el conocimiento de embarque deberían constar no sólo la mención de la reserva sino también los motivos de esa reserva concreta.

5. Se consideró la sugerencia de que el párrafo 1 dejase en claro que si bien el porteador que expedía el conocimiento de embarque tenía derecho a incorporar en él las reservas autorizadas en virtud de ese párrafo no estaba obligado a hacerlo. Se señaló que el hecho de que el párrafo 1 dispusiera que los porteadores « harán constar » o « podrán hacer constar » sus reservas tenía poca importancia práctica atendido lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 16, que establecía que respecto de los terceros que hubieran procedido de buena fe, los porteadores estarían obligados a atenerse a la descripción de las mercancías hecha en el conocimiento de embarque, y que sólo podrían invocar las reservas permitidas en virtud del párrafo 1 de ese artículo que hubieran incorporado debidamente en el conocimiento de embarque. El Comité decidió conservar el requisito en el párrafo 1 utilizando la expresión « hará constar expresamente » las reservas a fin de hacer hincapié en que los porteadores deberían incorporar en el conocimiento de embarque todas las reservas autorizadas en virtud del párrafo 1 del artículo 16.

6. El Comité examinó la conveniencia de agregar una disposición al párrafo 1 que aclarase que los « medios razonables para verificar » no requerían la apertura de contenedores sellados. Tras un debate, el Comité decidió no agregar esa disposición al párrafo 1, por cuanto el texto actual que requería solamente medios *razonables* para verificar, bastaba para abarcar el caso especial de los contenedores sellados y que se podrían invocar argumentos *a contrario* si se mencionaba concretamente en el párrafo 1 el caso de los contenedores sellados y no otros casos, por ejemplo, el caso frecuente en que el peso de las mercancías no podía verificarse dentro de un plazo razonable.

7. El Comité señaló no obstante que los « medios razonables para verificar » no requerían la apertura de contenedores sellados a fin de verificar los datos de las mercancías contenidas en ellos.

8. El Comité aprobó el texto siguiente :

« *Artículo 16. Conocimiento de embarque : reservas y valor probatorio*

» 1. Si el conocimiento de embarque contiene datos concernientes a la naturaleza general, las marcas principales, el número de bultos o piezas, el peso o la cantidad de las mercancías respecto de las cuales el porteador —u otra persona que expida el conocimiento de embarque en su nombre— sabe o tiene motivos razonables para sospechar que no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado a su cargo o —en el caso de haberse expedido un conocimiento de embarque con la estampilla « embarcado »— las mercancías que efectivamente ha cargado, o cuando no ha tenido medios razonables para verificar esos datos, el porteador o esa otra persona hará incluir en el conocimiento de embarque una reserva en la que se especifiquen esas inexactitudes, los motivos de sospecha o la ausencia de medios razonables para verificar esos datos. »

Artículo 16, párrafo 2

« 2. Cuando el porteador, u otra persona que expida el conocimiento de embarque en su nombre, no haga constar en el conocimiento de embarque el estado aparente de las mercancías se entenderá que ha indicado en el conocimiento de embarque que las mercancías estaban en buen estado aparente. »

9. Tras un debate, el Comité decidió conservar el texto actual del párrafo 2.

Artículo 16, párrafo 3

« 3. Excepto en lo concerniente a los datos acerca de los cuales se haya hecho la reserva permitida en virtud del párrafo 1 del presente artículo, y en la medida de tal reserva :

» *a)* El conocimiento de embarque establecerá la presunción salvo prueba en contrario, de que el porteador ha tomado a su cargo, o, en el caso de haberse expedido un conocimiento de embarque con la estampilla « embarcado », ha cargado las mercancías tal como están descritas en el conocimiento de embarque; y

» *b)* No se admitirá al porteador la prueba en contrario cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que haya procedido de buena fe, fiándose de la descripción de las mercancías que se hacía en ese conocimiento. »

10. El Comité examinó la sugerencia de que la frase « incluido un consignatario » que aparecía en el inciso *b*, era innecesaria y debía suprimirse. No obstante, el Comité decidió mantener la frase citada basándose en que en algunos sistemas jurídicos nacionales era dudoso que el consignatario fuera considerado tercero adquirente del conocimiento de embarque.

11. Se examinó la conveniencia de agregar una disposición al inciso *b* del párrafo 3 que restringiera las circunstancias en que el porteador podría invocar una reserva de la que hubiera dejado constancia en el conocimiento de embarque basándose en motivos razonables para sospechar acerca de la exactitud de un dato contenido en el conocimiento de embarque. Se sugirió que no se permitiera al porteador utilizar tal reserva en los casos en que, utilizando los medios razonables para verificar con que contaba, habría podido averiguar si ese dato era en realidad inexacto. Se declaró que esta disposición estaba encaminada a asegurar que los porteadores siempre emplearan los medios razonables para verificar las mercancías de que disponían y, por tanto, a proteger a los terceros que confiaran de buena fe en la descripción de las mercancías contenida en el conocimiento de embarque.

12. Tras un debate, el Comité decidió no aceptar la citada propuesta basándose en que el párrafo 1 ya requería que el porteador utilizara todos los medios razonables para verificar de que dispusiera y en que los terceros tendrían gran dificultad para probar lo que el porteador « debería haber sabido » si hubiera utilizado los medios razonables para verificar las mercancías.

13. El Comité decidió conservar el texto actual del párrafo 3.

Artículo 16, párrafo 4

« 4. Un conocimiento de embarque en el que no se especifique el flete o no se indique de otro modo que el consignatario habrá de pagar flete, conforme a lo provisto en el apartado *k* del párrafo 1 del artículo 15, constituirá presunción, salvo prueba en contrario, de que el consignatario no tiene que pagar ningún flete. Sin embargo, no se admitirá al porteador la prueba en contrario cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero, incluido el consignatario, que haya procedido de buena fe basándose en la ausencia de tal indicación en el conocimiento de embarque. »

14. Se examinó la cuestión de si debía mantenerse el párrafo 4, en el que se establecían las consecuencias jurídicas de la falta de indicación en el conocimiento de embarque de que el consignatario había de pagar el flete a la entrega de las mercancías.

15. Se expresó la opinión de que debía suprimirse el párrafo 4, ya que era corriente estipular en los contratos de transporte marítimo de mercancías que el flete o parte del flete era pagadero solamente una vez completado el transporte de las mercancías. Según otra opinión, debía mantenerse el párrafo 4 dado que concedía la protección necesaria a los consignatarios y a otros terceros contra la imposición de fletes pagaderos por ellos sin que esto se hubiera indicado en el conocimiento de embarque.

16. Tras un debate, el Comité convino en que debía mantenerse el fondo del párrafo 4 del artículo 16.

17. El Comité examinó una propuesta en el sentido de que se ampliara el alcance del párrafo 4 con objeto de incluir también las consecuencias jurídicas de que el conocimiento de embarque no indicase que el consignatario debía pagar la sobrestadía en el puerto de carga. Se dijo que la sobrestadía debería tratarse de la misma forma que los fletes y que, por consiguiente, los consignatarios sólo deberían responder del pago de la sobrestadía si el conocimiento de embarque contenía una indicación a tal efecto.

18. Según otra opinión, no debería ampliarse el párrafo 4 con objeto de incluir la sobrestadía, por cuanto tal modificación del párrafo provocaría demoras en la expedición de conocimientos de embarque, dado que los porteadores no los pedirían hasta que hubieran averiguado si había habido o no sobrestadía en el puerto de carga.

19. Tras un debate, el Comité decidió ampliar el alcance del párrafo 4, con objeto de incluir las consecuencias jurídicas de la falta de indicación en el conocimiento de embarque de que el consignatario debía pagar el flete o la sobrestadía.

20. El Comité aprobó el texto siguiente :

« 4. Un conocimiento de embarque en el que no se especifique el flete o no se indique de otro modo que el consignatario habrá de pagar flete, conforme a lo previsto en el apartado *k* del párrafo 1 del artículo 15, o no se especifiquen derechos de almacenaje incurridos en el puerto de carga pagaderos por el consignatario, constituirá presunción, salvo prueba en contrario, de que el consignatario no tiene que pagar ningún flete ni derechos de almacenaje. Sin embargo, no se admitirá al porteador la prueba en contrario cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero, incluso un consignatario, que haya procedido de buena fe basándose en la ausencia de tal indicación en el conocimiento de embarque. »

ARTÍCULO 17

Artículo 17, párrafo 1

« *Artículo 17. Garantías por parte del cargador*

» 1. Se estimará que el cargador garantiza al porteador la exactitud de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, cantidad y peso, que él ha facilitado para que se incluyan en el conocimiento de embarque. El cargador indemnizará al porteador de todas las pérdidas, daños o gastos que resulten de inexactitudes de esos datos. El cargador seguirá siendo responsable aun cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido por él. El derecho del porteador a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad dimanante del contrato de transporte respecto de cualquier otra persona que no sea el cargador. »

1. El Comité aprobó el texto de este artículo, a reserva de la sustitución, en la segunda frase, de las palabras « inexactitudes de esos datos » por las palabras « inexactitudes en esos datos », y con sujeción a los cambios de redacción necesarios para armonizar su texto con el de otros artículos aprobados.

2. El Comité aprobó el texto siguiente :

« *Artículo 17. Garantías por parte del cargador*

» 1. Se estimará que el cargador garantiza al porteador la exactitud de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, cantidad y peso, que él ha facilitado para que se incluyan en el conocimiento de embarque. El cargador indemnizará al porteador de toda pérdida que resulte de inexactitudes en esos datos. El cargador seguirá siendo responsable aun cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido por él. El derecho del porteador a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad dimanante del contrato de transporte respecto de cualquier otra persona que no sea el cargador. »

Artículo 17, párrafos 2, 3 y 4

« 2. Toda carga de garantía o pacto en virtud de los cuales el cargador se comprometa a indemnizar al porteador de las pérdidas, daños o gastos que resulten de la expedición del conocimiento de embarque por el porteador, o por una persona que actúe en su nombre, sin hacer constar ninguna reserva acerca de los datos facilitados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, o acerca del estado aparente de las mercancías, serán nulos y no tendrán efecto alguno respecto de un tercero, incluido un consignatario, al que se haya transferido el conocimiento de embarque.

» 3. Esa carta de garantía o ese pacto serán válidos respecto del cargador, a menos que el porteador o la persona que actúa en su nombre, al omitir la reserva a que se hace referencia en el párrafo 2 del presente artículo, tenga la intención de perjudicar a un tercero, incluido un consignatario, que actúe basándose en la descripción de las mercancías que se hace en el conocimiento de embarque. Si, en tal caso, la reserva omitida se refiere a datos facilitados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, el porteador no tendrá el derecho a la indemnización del cargador prevista en el párrafo 1 del presente artículo.

» 4. En el caso a que se hace referencia en el párrafo 3 del presente artículo, el porteador será responsable, sin poder acogerse al beneficio de la limitación de su responsabilidad establecida en el presente Convenio, de las pérdidas, daños o gastos en que haya incurrido un tercero, incluido un consignatario, que haya obrado basándose en la descripción de las mercancías que se hacía en el conocimiento de embarque expedido. »

3. El Comité examinó una propuesta encaminada a suprimir los párrafos 2, 3 y 4.

4. Se adujeron las razones siguientes en apoyo de la supresión de esos párrafos :

a) La conservación de esos párrafos aumentaría el número de conocimientos de embarque sucios expedidos por los porteadores. Conforme a la legislación actual el porteador, sobre la base de una carta de garantía otorgada por el cargador, podía omitir una reserva en un conocimiento de embarque si existía una discrepancia leve entre las mercancías y los datos suministrados por el cargador en relación con ellas. Sin embargo, el porteador formularía siempre una reserva en caso de surgir dudas acerca de la validez de las cartas de garantía. En esas circunstancias, un banco no aceptaría el conocimiento de embarque en relación con una carta de crédito documentario.

b) La expedición por el porteador de un conocimiento de embarque limpio a cambio de una carta de garantía otorgada por el cargador constituía un arreglo en que la iniciativa era siempre del cargador y que iba en beneficio de éste. Cuando la expedición en esas circunstancias de un conocimiento de embarque limpio constituyera un fraude, la parte principalmente responsable de tal fraude, y la que se beneficiaría de él, sería el cargador. No obstante, al declararse nula la carta de garantía en caso de fraude, el cargador quedaría en mejor situación que el porteador.

c) Si procurara regular los arreglos entre cargadores y porteadores en relación con la expedición por los porteadores de conocimientos de embarque limpios, el Convenio rebasaría el ámbito que le correspondía. Esos arreglos quedaban siempre sujetos al derecho nacional aplicable, que controlaría los abusos a que pudieran dar origen. A este respecto, se hizo notar que, en la práctica, en varias legislaciones nacionales se regulaban tales arreglos.

d) Los párrafos 2, 3 y 4 del proyecto de Convenio darían en cierta medida reconocimiento internacional a una práctica susceptible de abusos y estarían en contradicción con las disposiciones de las leyes nacionales que controlaban en la actualidad los posibles abusos.

5. Se adujeron las siguientes razones en favor del mantenimiento de esos párrafos

a) Con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 2, sólo eran nulos los conocimientos de embarque limpios expedidos sobre la base de cartas de garantía cuando el porteador, al omitir una reserva, tenía el propósito de defraudar a un tercero. Las disposiciones eran convenientes, ya que interferían en medida limitada con la legislación y la práctica actuales.

b) En algunas legislaciones nacionales ya existían disposiciones similares a las que figuraban en los párrafos 2, 3 y 4, que no habían dado lugar a que los porteadores expidieran con frecuencia conocimientos de embarque sucios. Por lo tanto, no tenía fundamento el temor que se había expresado en el sentido de que, como consecuencia de las disposiciones de esos párrafos, se expediría un mayor número de conocimientos de embarque sucios.

c) Otras disposiciones del proyecto de convenio regulaban las relaciones entre el porteador y el cargador. Por lo tanto, no tenía fundamento la opinión de que la regulación de los arreglos entre porteador y cargador en cuanto a la expedición de conocimientos de embarque limpios quedaba fuera del ámbito del proyecto de Convenio.

d) El hecho de dejar librado este problema a la regulación del derecho nacional aplicable no resolvería la dificultad que se encontraba con frecuencia en cuanto a la determinación del derecho nacional aplicable. Además, las disposiciones de las legislaciones nacionales parecían discrepar, de manera que era conveniente unificarlas mediante disposiciones del Convenio.

6. Tras un debate, el Comité decidió mantener estos párrafos [p].

[p] Las delegaciones que apoyaban la supresión de estos párrafos constituían una minoría considerable en el Comité. Las delegaciones del Japón y de varios otros Estados reservaron su posición con respecto a los párrafos 2, 3 y 4 del artículo 17.

7. El Comité aprobó el texto siguiente :

« 2. Las cartas de garantía o pactos en virtud de los cuales el cargador se comprometa a indemnizar al porteador de las pérdidas que resulten de la expedición del conocimiento de embarque por el porteador, o por una persona que actúe en su nombre, sin hacer constar ninguna reserva acerca de los datos facilitados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, o acerca del estado aparente de las mercancías, serán nulos y no tendrán efecto alguno respecto de un tercero, incluso un consignatario, al que se haya transferido el conocimiento de embarque.

» 3. Esas cartas de garantía o esos pactos serán válidos respecto del cargador, a menos que el porteador o la persona que actúa en su nombre, al omitir la reserva a que se hace referencia en el párrafo 2 del presente artículo, tenga la intención de perjudicar a un tercero, incluso un consignatario, que actúe basándose en la descripción de las mercancías que se hace en el conocimiento de embarque. Si en ese último caso la reserva omitida se refiere a datos facilitados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, el porteador no tendrá derecho a la indemnización del cargador prevista en el párrafo 1 del presente artículo.

» 4. En el caso de fraude intencional a que se hace referencia en el párrafo 3 del presente artículo, el porteador será responsable, sin poder acogerse al beneficio de la limitación de su responsabilidad establecida en el presente Convenio, de las pérdidas en que haya incurrido un tercero, incluso un consignatario, que haya obrado basándose en la descripción de las mercancías que se hacía en el conocimiento de embarque expedido. »

ARTÍCULO 18

« *Artículo 18. Documentos distintos del conocimiento de embarque*

» Cuando un porteador expida un documento distinto de un conocimiento de embarque, que constituya prueba de un contrato de transporte, tal documento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en la forma descrita en dicho documento. »

1. El Comité consideró las siguientes propuestas :

a) Que el texto actual del artículo fuera reemplazado por lo siguiente :

« Cuando un porteador expida un documento distinto de un conocimiento de embarque, que constituya prueba de un contrato de transporte *y recepción o aceptación de las mercancías*, tal documento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en la forma descrita en dicho artículo. »

b) Que el texto actual del artículo fuera reemplazado por lo siguiente :

« Cuando un porteador expida un documento distinto de un conocimiento de embarque, *a petición del cargador*, tal documento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en la forma descrita en dicho documento. »

c) Que se complementara el artículo mediante disposiciones que regulasen los siguientes aspectos relacionados con documentos distintos del conocimiento de embarque :

i) La obligación del porteador de entregar las mercancías en el puerto de destino;

ii) La conservación por el porteador del derecho de disponer de las mercancías antes de que lleguen al puerto de destino, y

iii) El efecto de la referencia en el documento a otras condiciones que rigen el transporte de mercancías.

2. En apoyo de la propuesta indicada en el párrafo 1 *a supra* se adujo que frecuentemente el contrato de transporte se celebraba con anterioridad al momento en que el porteador se hacía cargo de las mercancías objeto de dicho contrato. Por lo tanto, no cabía considerar, como se hacía en el artículo actual, la expedición de un documento distinto del conocimiento de embarque, que constituía prueba de la existencia de un contrato de transporte, como prueba de que el porteador se había hecho cargo de las mercancías en la forma descrita en ese documento. Por otra parte, según el texto propuesto, el documento sólo constituía una presunción de que el porteador se había hecho cargo de las mercancías en la forma descrita en el documento cuando el porteador hubiera expedido un documento para probar tanto el contrato de transporte como la recepción o aceptación de las mercancías.

3. En apoyo de la conservación del actual texto se adujo que, en muchos casos, el porteador se hacía cargo de las mercancías, simultáneamente con la celebración del contrato. Si el porteador no se hacía cargo de las mercancías en el momento de la expedición del documento que probaba la existencia del contrato, tenía la posibilidad, con arreglo al texto actual, de probar que no se había hecho cargo de ellas en la forma descrita en el documento, puesto que ese texto sólo establecía una presunción susceptible de prueba en contrario. Además, el texto propuesto daba a un documento que probara la recepción o aceptación de las mercancías el valor de una presunción de que el porteador se había hecho cargo de las mercancías en la forma descrita en ese documento. Puesto que la recepción o aceptación equivalía a hacerse cargo de las mercancías, el establecimiento de una presunción en ese sentido era innecesaria si el documento mismo probaba la recepción o aceptación.

4. En cuanto a la propuesta consignada en el párrafo 1 *b supra*, se señaló que el texto propuesto restringía los efectos de la presunción al caso en que el documento, que constituía prueba de un contrato de transporte, se hubiese expedido « a petición del cargador ». Hubo acuerdo general en que esa limitación no era conveniente, por cuanto los porteadores expedían esos documentos a menudo sin que mediase petición de los cargadores.

5. En apoyo de la propuesta consignada en el párrafo 1 *c supra* se adujo que había aumentado la utilización de documentos distintos del conocimiento de embarque para probar la existencia de contratos de transporte marítimo, y en que era conveniente reglamentar en el proyecto de Convenio algunos de los principales derechos y obligaciones del porteador y el cargador en los casos en que se expidiesen esos documentos. La oposición a estas propuestas se fundó en que la reglamentación adecuada de esos derechos y obligaciones requería la formulación de disposiciones detalladas, que se encontraban fuera del ámbito del Convenio.

6. Tras un debate, el Comité rechazó todas las propuestas consignadas en el párrafo 1 y mantuvo el texto actual del artículo.

ARTÍCULO 19

Artículo 19, párrafo 1

« PARTE V.—RECLAMACIONES Y ACCIONES

» *Artículo 19. Aviso de pérdida, daños o demora*

» 1. A menos que el consignatario dé al porteador aviso de pérdida o daño por escrito especificando la naturaleza general de dicha pérdida o daño, a más tardar en el momento de la entrega de las mercancías al consignatario, esta entrega establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que la entrega de las mercancías por el porteador se hizo en buenas condiciones y tal como aparecen descritas en el documento de transporte en su caso. »

1. El Comité examinó las propuestas siguientes :

a) Que se reemplazara la palabra « especificando » por « o de ».

b) Que se agregaran las palabras « o cualquier otra persona autorizada para recibir las mercancías » después de « consignatario » las dos veces que aparecía esta palabra en el párrafo.

c) Que se agregaran las palabras « o a sus empleados o agentes » después de « porteador ».

d) Que se agregaran las palabras « o, cuando ese aviso se dé oralmente, a menos que se dé al porteador confirmación por escrito dentro de las 24 horas que sigan al aviso verbal » antes de « esa entrega establecerá ».

e) Que se suprimieran las palabras « por escrito ».

2. En apoyo de la propuesta indicada en el párrafo 1 *a supra* se señaló que la inclusión de la palabra « especificando » obligaba al consignatario a dar, además del aviso de la pérdida o daño, una descripción detallada de éstos. Puesto que esta obligación imponía una carga innecesaria al consignatario, era preferible suprimir la palabra « especificando » y dar carácter opcional a dicha descripción detallada. No obstante, hubo acuerdo general en que la especificación de la naturaleza general de la pérdida o daño no constituía una carga demasiado pesada para el consignatario, y que era necesaria para dar aviso al porteador acerca de la naturaleza de una posible reclamación en su contra. Tras un debate, el Comité no aceptó la propuesta.

3. En apoyo de la propuesta señalada en el párrafo 1 *b supra* se señaló que los consignatarios recibirían con frecuencia las mercancías por intermedio de personas autorizadas para hacerlo en su nombre. Era por tanto conveniente autorizar a esas otras personas a dar aviso de la pérdida o daño cuando recibiesen esas mercancías. La oposición a la propuesta se basó en que la adición sugerida tendría como consecuencia que, a fin de evitar que operara la presunción establecida en la segunda parte del párrafo, la persona autorizada para recibir las mercancías debía dar aviso a más tardar en el momento de la entrega de las mercancías. Dicho requisito sería injusto para el consignatario, puesto que en muchos casos sería el único que podría detectar la pérdida o daño y especificar su naturaleza general. Se señaló asimismo que puesto que en virtud del párrafo 3 del artículo 4 el concepto de « consignatario » incluía a los empleados, agentes u otras personas que actuaban siguiendo instrucciones del consignatario, la adición propuesta era innecesaria. Tras un debate, el Comité decidió no aceptar la propuesta.

4. En apoyo de la propuesta señalada en el párrafo 1 *c supra*, se indicó que sería conveniente para el consignatario facultarlo para dar aviso al porteador o a sus empleados o agentes. La oposición a la propuesta se basaba en que el hecho de que se pudiera dar aviso a cualquiera de sus empleados o agentes crearía una gran dificultad práctica para el porteador. Se señaló a este respecto que la ley y la práctica aplicables especificarían que podría darse aviso válidamente al porteador por intermedio de ciertas categorías de empleados o agentes. Tras un debate, el Comité decidió no aceptar la propuesta.

5. En apoyo de la propuesta señalada en el párrafo *d supra* se adujo que, si bien sería preferible, para tener más certidumbre, un aviso inmediato por escrito de la pérdida o daño, sería aceptable el aviso por escrito que diese el consignatario dentro de las 24 horas que siguieren a la entrega de las mercancías, a condición de que se exigiese al consignatario que diera de inmediato aviso verbal de la pérdida o daño. Los que se oponían a la propuesta sostuvieron que la exigencia de un aviso verbal inmediato entrañaría incertidumbre y litigios, ya que, con frecuencia, los consignatarios sostendrían haber dado aviso verbal inmediato de la pérdida o daño, en tanto que los porteadores negarían tal hecho. Se señaló que el párrafo 1 del artículo 19 no suponía un plazo de prescripción sino que incluía únicamente una presunción rebatible respecto de la condición aparente de las mercancías en el momento de la entrega. Tras un debate, el Comité decidió no aceptar la propuesta.

6. La propuesta de que se suprimieran las palabras « por escrito » se basaba en que el consignatario sólo estaría en condiciones de averiguar si se había causado pérdida o daño a las mercancías una

vez que las hubiese recibido. Le sería difícil, por lo tanto, dar aviso por escrito de la pérdida o daño, especificando su naturaleza general, en el momento de la entrega de las mercancías, como establecía el párrafo. La oposición a la propuesta se basaba en que un aviso por escrito constituía una prueba clara tanto del hecho de que se había dado el aviso como de la naturaleza general de la pérdida o daño a que el aviso se refería. En cambio, tanto el hecho de dar un aviso verbal como los términos de dicho aviso eran hechos fácilmente controvertibles. En los debates acerca de esta propuesta se indicó que las dificultades derivadas del texto actual anteriormente señaladas y la modificación propuesta podrían resolverse conservando el requisito de que se diera el aviso por escrito, pero permitiendo que el consignatario lo diese a más tardar 24 horas después de que las mercancías le fueran entregadas. El Comité decidió aceptar esa sugerencia y modificar en consecuencia el texto del párrafo [q].

7. El Comité aprobó el texto siguiente :

« PARTE V.—RECLAMACIONES Y ACCIONES

» *Artículo 19. Aviso de pérdida, daños o demora*

» 1. A menos que el consignatario dé al porteador aviso de pérdida o daño por escrito especificando la naturaleza general de dicha pérdida o daño, a más tardar el día siguiente al de la entrega de las mercancías al consignatario, esa entrega establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que la entrega de las mercancías por el porteador se hizo tal como aparecen descritas en el documento de transporte y, si no se hubiese expedido ese documento, en buenas condiciones. »

Artículo 19, párrafo 2

« 2. Si las pérdidas o daños no son aparentes, el aviso por escrito deberá darse en los diez días siguientes a la entrega, con exclusión de ese día. »

8. El Comité examinó una propuesta encaminada a ampliar a quince días el plazo de diez especificado en el párrafo, que se basaba en que un plazo de diez días podría ser insuficiente para dar aviso cuando la pérdida o el daño no fuesen aparentes. En cambio, se expresó la opinión de que el plazo de diez días era suficiente. Tras el debate, el Comité decidió modificar el párrafo reemplazando el plazo de diez días por uno de quince.

9. El Comité decidió también armonizar, en el texto inglés, la expresión *completion of delivery* usada en este párrafo con la expresión *handed over*, utilizada en los párrafos 1 y 5 del artículo 19.

10. El Comité aprobó el texto siguiente :

« 2. Cuando las pérdidas o daños no sean aparentes, se aplicarán según corresponda las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo, si no se ha dado aviso por escrito dentro de un plazo de 15 días consecutivos contado a partir del día siguiente al de la entrega de las mercancías al consignatario. »

Artículo 19, párrafo 3

« 3. Las reservas por escrito son inútiles si el estado de la mercancía ha sido comprobado en forma contradictoria en el momento de su entrega. »

11. Tras un debate, el Comité retuvo el fondo de este párrafo, a reserva de los cambios de redacción que fuesen necesarios, y aprobó el texto siguiente :

« 3. Si en el momento de la entrega al consignatario el estado de las mercancías ha sido objeto de un examen o inspección conjuntos por las partes, no se requerirá el aviso por escrito de las pérdidas o daños que se hayan comprobado en tal examen o inspección. »

[q] El representante del Japón reservó su posición sobre el párrafo 1 del artículo 19 y mantuvo su preferencia por el texto consignado en el párrafo *d supra*.

Artículo 19, párrafo 4

« 4. En caso de pérdida o daños ciertos o presuntos, el porteador y el consignatario de las mercancías se darán todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos. »

12. Tras deliberar, el Comité conservó el texto actual del párrafo.

Artículo 19, párrafo 5

« 5. No se pagará ninguna compensación por demora en la entrega a menos que se haya dado aviso por escrito al porteador dentro de un plazo de veintiún días a partir del momento de la entrega de las mercancías al consignatario. »

13. El Comité examinó una propuesta encaminada a agregar al final de este párrafo las palabras « o de que las haya entregado en cualquier otra forma de conformidad con el párrafo 2 del artículo 4 ». En apoyo de la propuesta se señaló que, en virtud del párrafo 2 del artículo 4, el porteador cesaba de tener bajo su custodia las mercancías no solamente cuando las ponía a disposición del consignatario (inciso *a* del párrafo 2 del artículo 4), sino también cuando las entregaba en la manera especificada en los incisos *b* y *c* del párrafo 2 del artículo 4. Era apropiado, por consiguiente, que el plazo de veintiún días comenzara a correr cuando la entrega se hubiera realizado en cualquiera de las tres formas especificadas en el párrafo 2 del artículo 4. Hubo oposición a la propuesta sobre la base de que solamente el consignatario, una vez que las mercancías hubiesen sido puestas en su poder, estaría en condiciones de decidir si había habido demora. Tras un debate, el Comité decidió no aceptar esta propuesta.

14. El Comité aceptó una propuesta en el sentido de agregar la palabra « consecutivos » después de « veintiún días » y aprobó el texto siguiente :

« 5. No se pagará ninguna compensación por demora en la entrega a menos que se haya dado aviso por escrito al porteador dentro de un plazo de veintiún días consecutivos contado a partir del día siguiente al de la entrega de las mercancías al consignatario. »

Artículo 19, párrafo 6

« 6. Si las mercancías han sido entregadas por un porteador efectivo, todo aviso que se dé al porteador efectivo en virtud de este artículo tendrá el mismo efecto que tendría si hubiera sido dado al porteador contratante. »

15. El Comité examinó una propuesta encaminada a modificar el párrafo a fin de incluir una disposición en el sentido de que el aviso dado de conformidad con el artículo 19 al porteador contratante debía surtir los mismos efectos que el dado al porteador efectivo que hubiera entregado las mercancías. Tras un debate, el Comité aprobó la propuesta.

16. El Comité aprobó el texto siguiente :

« 6. Si las mercancías han sido entregadas por un porteador efectivo, todo aviso que se dé al porteador efectivo en virtud del presente artículo tendrá el mismo efecto que tendría si hubiera sido dado al porteador, y todo aviso que se dé al porteador también tendrá el mismo efecto que tendría si hubiera sido dado al porteador efectivo. »

ARTÍCULO 20

Artículo 20, párrafo 1 (frase inicial)

« *Artículo 20. Limitación de las acciones*

» 1. El porteador quedará exonerado de toda responsabilidad respecto del transporte con arreglo al presente Convenio si no

se inicia una acción ante los tribunales judiciales o arbitrales dentro del plazo de [un año] [dos años] : »

1. El examen de la frase inicial del párrafo 1 se concentró en las cuestiones siguientes :

a) La duración del plazo de prescripción previsto en este artículo; y

b) el alcance conveniente de este artículo en cuanto a los tipos de acciones o demandantes abarcados por el mismo.

2. Tras deliberar, el Comité decidió que el plazo de prescripción previsto en este artículo fuera de dos años.

3. Con respecto al alcance que convenía dar al artículo 20, se propuso ampliarlo de modo que abarcara todas las acciones por daños relativas al transporte objeto del convenio, incluidas no sólo las acciones de cargadores o consignatarios contra porteadores sino también las acciones de porteadores contra cargadores o consignatarios. Se señaló que el mismo plazo de prescripción debería ser aplicable a todas las acciones planteadas en virtud del Convenio y que, por ejemplo, en los artículos 12 y 13 se preveían las acciones de poteadores contra cargadores.

4. Según otra opinión, el alcance del artículo 20 debería ser limitado a las acciones contra porteadores por pérdida o daños de la carga, y debería dejarse que el derecho nacional aplicable determinara el plazo de prescripción para otros tipos de acciones que surgieran de los contratos de transporte regulados por el Convenio.

5. Tras examinar esta cuestión, el Comité decidió que el artículo 20, relativo al plazo de prescripción según el proyecto de Convenio, debería aplicarse a todas las acciones por daños relativas al transporte regulado por el proyecto de Convenio, incluidas las acciones de porteadores contra cargadores o consignatarios.

6. El Comité convino en que la frase inicial del párrafo 1 debía formar un párrafo separado que estableciera el plazo de prescripción en virtud del proyecto de Convenio, y que los incisos *a* y *b* del actual párrafo 1 debían constituir el párrafo 2 que trataba del momento en que comenzaba a correr el plazo de prescripción. Se señaló que se había adoptado un arreglo similar en el artículo 16 del Convenio de Atenas de 1974.

7. El Comité aprobó el texto siguiente como párrafo 1 del artículo :

« *Artículo 20*

» 1. Toda acción [por daños relativos] [1] relativa al transporte con arreglo al presente Convenio prescribirá si no se ha iniciado un procedimiento ante los tribunales judiciales o arbitrales dentro del plazo de dos años. »

« [1] El Grupo de Trabajo sugiere que se supriman estas palabras. »

Artículo 20, párrafo 1, incisos a *y* b

« *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. »

8. Tras deliberar, el Comité decidió mantener la substancia del inciso *a* pero aclarar su aplicación en los casos en que hubiera entregas parciales sucesivas de las mercancías con arreglo a un contrato de transporte abarcado por el proyecto de convenio. Se señaló que el inciso *a* estaba encaminado a establecer el plazo de prescripción para todas las acciones debidas a circunstancias en que la entrega total o parcial de las mercancías se hubiese efectuado con arreglo al contrato de transporte.

9. Se estuvo de acuerdo en que en el inciso *b* se estableciera el plazo de prescripción para todas las acciones debidas a circunstancias en las que no se hubiera efectuado la entrega de las mercancías con arreglo al contrato de transporte. Sin embargo, se presentaron las propuestas siguientes con objeto de modificar las disposiciones de dicho inciso :

i) Aclarar que las mercancías podían ser tomadas del cargador por el porteador o por el porteador efectivo;

ii) Disponer que, si el porteador no se hacía cargo de las mercancías, el plazo de prescripción comenzaría « el día siguiente al último día en que el cargador podía haber requerido del porteador que se hiciera cargo de ellas con arreglo al contrato de transporte »;

iii) Disponer que para todas las acciones previstas por el inciso *b*, es decir, ya se hiciera o no cargo de las mercancías al porteador, el período de prescripción correría « a partir del último día en que las mercancías deberían haber sido entregadas ».

10. Hubo acuerdo general en que la disposición del inciso *b*, en virtud de la cual en determinados casos el comienzo del plazo de prescripción dependía de « la fecha en que se celebró el contrato », no era satisfactoria, ya que el momento en que se había celebrado el contrato no influía necesariamente en la fecha en que el contrato de transporte había de cumplirse y en que era probable que surgieran reclamaciones derivadas del contrato.

11. Se examinó el caso de que un porteador no entregara las mercancías durante un plazo prolongado sin incurrir, no obstante, en responsabilidad por « demora en la entrega » en virtud del párrafo 2 del artículo 5, ya que estaba adoptando todas las medidas razonables para efectuar la entrega, como por ejemplo el caso de los buques detenidos en el canal de Suez durante varios años cuando se cerró el canal. Se señaló que, según el texto actual del inciso *b* y según las propuestas mencionadas en el párrafo 8 *supra* para modificar el inciso *b* excepto la última, en ese caso el consignatario se vería obligado a tratar las mercancías como pérdidas con arreglo al párrafo 3 del artículo 5 y a reclamar su pérdida total aunque supiera que las mercancías no se habían perdido y que no eran perecederas. De otra manera, si el consignatario no había presentado reclamación por pérdida total y si las mercancías le eran entregadas en mal estado después de transcurridos dos años, no podría presentar su reclamación debido al tiempo transcurrido. Se propuso que, para resolver este problema, se dispusiera en el inciso *b* que, respecto de las acciones comprendidas dentro del ámbito del inciso, el plazo de prescripción correría « a partir del último día en que las mercancías deberían haber sido entregadas ».

12. En respuesta se declaró que las disposiciones del párrafo 3 del artículo 5, que permitirían que las mercancías se considerasen perdidas después de transcurridos sesenta días sin haberlas entregado, junto con el plazo de prescripción de dos años previsto en el artículo 20, eran suficientes para proteger a los demandantes.

13. Tras deliberar, el Comité decidió que, en substancia, en el inciso *b* se debería disponer que, respecto de las acciones a las que era aplicable, el plazo de prescripción correría « a partir del último día en que las mercancías deberían haber sido entregadas ».

Adición propuesta al párrafo 1

14. El Comité examinó la conveniencia de agregar una disposición especial que tratara concretamente del momento en que empezaba a correr el plazo de prescripción de las acciones contra cargadores o consignatarios en virtud del convenio. Se sugirió que el plazo de prescripción de las acciones contra cargadores o consignatarios corriera a partir de « la fecha establecida para la entrega ».

15. En respuesta se manifestó que tal disposición especial era innecesaria, puesto que en las normas generales de los incisos *a* y *b* del párrafo 1 se establecía un punto de partida adecuado para el plazo de prescripción aplicable a las acciones contra cargadores o

consignatarios. Se manifestó además que la expresión propuesta « la fecha establecida para la entrega » era vaga y que no en todos los contratos de transporte se especificaba una « fecha establecida para la entrega ».

16. Tras deliberar, el Comité decidió no agregar a ese artículo una regla especial sobre el momento en que comenzaría a correr el plazo de prescripción de acciones contra cargadores o consignatarios en virtud del Convenio.

17. El Comité combinó el fondo de los incisos *a* y *b* en un solo párrafo y aprobó el texto siguiente como párrafo 2 del artículo :

« 2. El plazo de prescripción comenzará a correr el día en que el porteador entregue las mercancías o parte de ellas, y, en los casos en que no se entreguen mercancías, el último día en que deban entregarse. »

Artículo 20, párrafo 2

« 2. El día en que comienza a correr el plazo de prescripción no estará incluido en el plazo. »

18. El Comité examinó, pero no aceptó, una sugerencia de modificar el texto de este párrafo para hacerlo concordar con el del artículo 28 de la Convención sobre la prescripción en materia de compraventa internacional de mercaderías. El Comité convino en que no era necesario introducir en el proyecto de Convenio disposiciones complejas sobre el cálculo del plazo de prescripción.

19. El Comité conservó el texto de este párrafo pero lo volvió a numerar como párrafo 3.

Artículo 20, párrafo 3

« 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. »

20. Después de deliberar, el Comité decidió conservar el fondo del párrafo 3.

21. Sin embargo, se convino en volver a redactar el párrafo teniendo en cuenta que se había ampliado el alcance del artículo 20, el cual abarcaba entonces todas las acciones por daños relativos al transporte previstas en el Convenio, y el texto del párrafo 2 del artículo 22 de la Convención sobre la prescripción en materia de compraventa internacional de mercaderías.

22. El Comité aprobó el texto siguiente como párrafo 4 del artículo :

« 4. La persona contra quien se haga una reclamación podrá, en cualquier momento durante el curso del plazo de prescripción, prorrogarlo mediante declaración por escrito hecha al reclamante. Dicha declaración podrá ser reiterada. »

Artículo 20, párrafo 4

« 4. Las disposiciones de los párrafos 1, 2 y 3 del presente artículo se aplicarán a toda responsabilidad del porteador efectivo o de todo encargado o agente del porteador o del porteador efectivo. »

23. Después de deliberar, el Comité decidió suprimir el párrafo 4, que resultaba innecesario debido a la ampliación del alcance del párrafo 20.

Artículo 20, párrafo 5

« 5. 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. »

24. Después de deliberar, el Comité decidió conservar la esencia del párrafo 5 pero volver a examinar su texto a la luz de la ampliación del alcance del artículo 20 y del posible conflicto entre otros acuerdos internacionales y las disposiciones del párrafo.

25. El Comité aprobó el texto siguiente :

« 5. La acción de indemnización de una persona considerada responsable 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 Estado en que se inicie el procedimiento. Ello no obstante, el plazo concedido no será nunca inferior a 90 días a partir de la fecha en que la persona que ejerza la acción de indemnización haya llegado a un acuerdo sobre la reclamación o se le haya notificado la acción entablada contra ella. »

Adición propuesta al artículo 20

26. Se examinó la conveniencia de agregar un párrafo al artículo 20 en el que se dispusiera que, con sujeción a las disposiciones de este artículo, la *lex fori* regiría la prórroga del plazo de prescripción en caso de fraude o fuerza mayor, la interrupción del período en que corría dicho plazo y el cálculo del mismo.

27. Se manifestó que el párrafo propuesto tenía por objeto limitar los casos en los cuales podría aplicarse la ley de la jurisdicción donde se ventilara el proceso para prorrogar el plazo de de prescripción de dos años establecido en virtud del artículo 20.

28. Después de deliberar, el Comité decidió no incluir el párrafo propuesto en vista de que las causales de prórroga, interrupción o suspensión del plazo de prescripción eran muy diferentes en los distintos sistemas jurídicos nacionales. También se observó que en varios sistemas jurídicos nacionales la prescripción de las acciones se consideraba parte del derecho substantivo y no del derecho procesal.

ARTÍCULO 21

« *Artículo 21. Jurisdicción*

» 1. En todo procedimiento judicial que se suscite en relación con el contrato de transporte, el demandante podrá, a su opción, entablar la demanda de 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 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 1 de este artículo para dirimir la controversia, 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.

» 3. No podrá incoarse ningún procedimiento judicial en relación con el contrato de transporte en un lugar distinto de los especificados en los párrafos 1 y 2 del presente artículo. Las disposiciones que preceden no constituirán óbice para la jurisdicción de los Estados contratantes en relación con medidas provisionales o cautelares.

» 4. *a)* Cuando se haya interpuesto una acción ante un tribunal competente con arreglo a los párrafos 1 y 2 del presente artículo 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.

» *b)* No se considerará a los efectos del presente artículo, que la solicitud de medidas en orden a la ejecución de un fallo equivale a entablar una nueva acción;

» *c)* No se considerará, a los efectos del presente artículo, que el traslado de una acción a otro tribunal del mismo país equivale a entablar una nueva acción.

5. No obstante lo dispuesto en los párrafos precedentes, surtirá efecto todo acuerdo, concluido por las partes después de haberse entablado una acción relacionada con el contrato de transporte, en el que se designe el lugar en que el demandante puede entablarla. »

El artículo en su totalidad

1. El Comité examinó una propuesta en el sentido de que se suprimiera el artículo.

2. Su supresión se apoyó en los siguientes fundamentos :

a) El párrafo 1 del artículo otorgaba al demandante el derecho a accionar, a su opción, ante el tribunal de cualquiera de varias jurisdicciones. Aunque este derecho se concedía a todo demandante, ya fuese el cargador o el portador, en la práctica, las acciones para hacer valer los derechos otorgados por el Convenio se interpondrían por los cargadores. En consecuencia, se daba una ventaja a los cargadores que no se concedía a los porteadores, lo que creaba desequilibrio en las disposiciones del Convenio;

b) La mayoría de los sistemas jurídicos nacionales facultaban al demandante para entablar una acción en cualquiera de los lugares especificados en los incisos *a*, *b*, *d* y *e* del párrafo 1. Por consiguiente, era innecesario que se le otorgase tal derecho mediante una disposición específica del Convenio;

c) La facultad del demandante para interponer acciones ante tribunales de diversas jurisdicciones podía, en ciertos casos, ocasionar dificultades a los porteadores. Por ejemplo, si por un mismo hecho se dañase carga perteneciente a diferentes cargadores, cada uno de los propietarios de la misma podía entablar una acción ante tribunales de diferente jurisdicción;

d) Se otorgaba al demandante la facultad de accionar, a su opción, ante tribunales de cualquiera de las diversas jurisdicciones especificadas en el párrafo, aun en el caso de que las partes hubiesen acordado someterse exclusivamente a una jurisdicción. Ello constituía una derogación del principio generalmente aceptado de que las partes debían observar los acuerdos que celebraran;

e) El artículo no unificaba las reglas relativas al tribunal competente para el demandante, puesto que le daba el derecho de entablar una acción ante tribunales de cualquiera de varias jurisdicciones;

f) El artículo era innecesario para proteger a los cargadores puesto que, en la práctica, los porteadores no les imponían cláusulas que otorgasen jurisdicción exclusiva a tribunales que sólo conviniesen a los porteadores.

3. En apoyo de la retención del artículo se adujeron los siguientes argumentos :

a) Los conocimientos de embarque y otros documentos en que constase el contrato de transporte marítimo constituían a menudo contratos de adhesión que un cargador se veía obligado a aceptar debido a la situación más ventajosa en que se encontraba el porteador para negociar. Frecuentemente, contenían cláusulas que otorgaban jurisdicción exclusiva, respecto de las acciones derivadas de los contratos de transporte, a un tribunal que convenía sólo al porteador. Puesto que en la práctica era muy difícil para el cargador interponer una acción ante ese tribunal, esas cláusulas producían el efecto de proteger al porteador de posibles acciones en contra suya. Por tanto, el artículo 21 era necesario para asegurar al cargador un tribunal conveniente para entablar una acción;

b) Las disposiciones del artículo constituían una transacción aceptable, ya que protegían tanto los intereses de los demandantes, a quienes se proporcionaba un tribunal conveniente, con arreglo a los párrafos 1 y 2, como los intereses de los demandados, a quienes, habida cuenta de lo dispuesto en el párrafo 2, no se podía demandar ante tribunales que no fueran los especificados en los párrafos 1 y 2;

c) Las disposiciones del párrafo 1 no creaban desequilibrio por cuanto ponían a disposición de cualquier demandante, ya fuese el porteador o el cargador, uno de varios tribunales.

4. Durante las deliberaciones, también se propuso que se modificase el artículo de modo que el demandante sólo pudiese optar entre los tribunales de las diversas jurisdicciones especificadas en el párrafo 1 cuando las partes no hubiesen acordado previamente una jurisdicción exclusiva.

5. Tras deliberar, el Comité decidió mantener el artículo.

Artículo 21, párrafo 1

6. El Comité examinó las propuestas siguientes :

a) Que se modificara la parte introductoria del párrafo a fin de prever que, cuando se interpusiera una acción en un Estado contratante, el tribunal concreto de ese Estado ante el cual podía interponerse la acción se determinara con arreglo al derecho procesal de ese Estado;

b) Que se suprimiera la palabra « contratante » cuando aparecía después de la palabra « Estado »;

c) Que el texto actual del inciso *b* se reemplazara por lo siguiente :

« *b)* El lugar en que se concertó el contrato de transporte, si el demandado tiene un establecimiento comercial en este Estado y está sujeto a su jurisdicción. »

7. En apoyo de la propuesta indicada en el apartado *a* del párrafo 6 *supra*, se adujo que, cuando se entablaba una demanda en un Estado contratante en cuyo territorio estaba ubicado uno de los lugares indicados en los incisos *a* a *e*, en la parte introductoria del párrafo 1 del artículo 21 no se especificaba el tribunal determinado ante el cual podía entablarse la demanda. Hubo acuerdo general en el sentido de que la determinación de ese tribunal debía corresponder al derecho procesal del Estado contratante de que se tratara y en que era necesario modificar la parte introductoria del párrafo a fin de reflejar esa opinión.

8. *a)* En apoyo de la propuesta indicada en el apartado *b* del párrafo 6 *supra* se adujo que, como consecuencia de mantener la palabra « contratante » podría ocurrir que los tribunales de los Estados no contratantes declinaran su jurisdicción para conocer de acciones en casos en que la asumirían si se suprimiera la expresión. Se hizo notar que en los conocimientos de embarque y en otros documentos probatorios del contrato de transporte se indicaría frecuentemente que el contrato habría de estar regido por el Convenio. Si se entablaba una demanda en un Estado no contratante sobre la base de un contrato en que figurara una disposición de esa índole, los tribunales de un Estado no contratante aplicarían el artículo 21 como parte del derecho aplicable elegido por las partes para regir el contrato y tal vez declinaran su jurisdicción pues, con arreglo al artículo 21, la acción sólo podría interponerse en un Estado contratante. Se señaló que esa declinatoria de jurisdicción podría restringir seriamenter la aplicación del Convenio en el período

inmediatamente posterior a su entrada en vigor, cuando varios Estados aún no serían partes en él;

b) En contra de la propuesta, se afirmó que con suprimir la palabra « contratante » no se lograría que los tribunales de los Estados no contratantes asumieran jurisdicción en casos en que, en otras circunstancias la declinarían. Los tribunales de los Estados no contratantes habrían de decidir si asumían o no la jurisdicción sobre las base de sus propias normas en materia de jurisdicción, con independencia del contenido del nuevo Convenio. Esos tribunales tampoco considerarían que el hecho de haberse aprobado el Convenio como derecho aplicable en el contrato de transporte fuera fundamental para decidir si habrían o no de ejercer la jurisdicción. En particular, los Estados que fueran partes en el Convenio de Bruselas de 1924 pero no en el nuevo Convenio, recurrirían al Convenio de Bruselas de 1924 en los casos en que éste fuera aplicable.

9. Tras deliberar, el Comité decidió suprimir la palabra « contratante ».

10. En apoyo de la propuesta indicada en el apartado *c* del párrafo 6 *supra*, se señaló que, con arreglo al texto actual del inciso *b* del párrafo 1 del artículo 21, la demanda podía entablarse en el lugar en que el demandado tuviera una sucursal o agencia por cuyo conducto se hubiera celebrado el contrato de transporte. Sin embargo, era posible que el demandado no pudiera defenderse adecuadamente en un lugar en que sólo tuviera una sucursal o agencia. El nuevo texto propuesto eliminaría la posibilidad de entablar demandas en esos lugares y, al mismo tiempo, armonizaría el inciso *b* del párrafo 1 con el inciso *d* del párrafo 1 del artículo 17 del Convenio de Atenas de 1974. Hubo oposición a la propuesta sobre la base de que, si un demandado había celebrado un contrato de transporte con un demandante por conducto de una sucursal o agencia, no era injusto que el demandante pudiera entablar la demanda en el lugar en que estuviera ubicada la sucursal o agencia. Tras deliberar, el Comité rechazó la propuesta.

Artículo 21, párrafo 2

11. El Comité examinó las siguientes propuestas :

a) Que se suprimiera el párrafo y se añadiera, como último párrafo del artículo, el siguiente texto :

« Las disposiciones del presente artículo no impedirán que se apliquen los convenios internacionales que establezcan competencias particulares en materia de créditos originados en el contrato de transporte marítimo. »

b) Que se reemplazara la primera oración del párrafo por el siguiente texto :

« No obstante las precedentes disposiciones de este artículo, se podrá interponer acción ante los tribunales de un Estado contratante en cualquiera de cuyos puertos el buque que efectúa el transporte o cualquier buque del mismo propietario haya sido legalmente embargado de acuerdo con las disposiciones de la ley aplicable a ese Estado. »

12. Se apoyó la propuesta consignada en el inciso *a* del párrafo 11 *supra* basándose en las siguientes razones :

i) Las disposiciones de este párrafo estaban en contradicción con el artículo 7 del Convenio de Bruselas de 1952 relativo al embargo preventivo de buques destinados a la navegación marítima [r]. En particular, la segunda oración del inciso *a* de este párrafo, en la que se disponía, a reserva de ciertas condiciones, el traslado de una acción a solicitud del demandado, era incompatible con las disposiciones del Convenio de Bruselas de 1952. Debido a estas disparidades, los Estados que fueran partes en el Convenio de Bruselas de 1952 encontrarían difícil hacerse partes en el presente Convenio.

ii) Las normas contenidas en este párrafo eran incompatibles con el principio fundamental de derecho y de política de que los buques propiedad de otro Estado extranjero gozaban en todas las circunstancias de inmunidad jurisdiccional. En consecuencia, el párrafo era inaceptable y a algunos Estados les sería muy difícil pasar a ser parte en el Convenio. El representante de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas declaró que, si se mantenía el párrafo 2 del artículo 21, sería absolutamente necesario complementarlo mediante una disposición clara e inequívoca sobre su no aplicabilidad a los buques propiedad de un Estado, los cuales, de conformidad con el derecho internacional, deberían gozar de inmunidad con respecto a cualquier jurisdicción extranjera. El representante de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas opinaba que la falta de una disposición complementaria de esta índole constituiría un grave obstáculo para la aprobación del Convenio que se examinaba.

iii) De acuerdo con el derecho procesal de muchos Estados, no iba a ser posible poner en ejecución la disposición relativa al traslado de una acción a solicitud del demandado que figuraba en la segunda oración del párrafo. Por lo tanto, esa oración sería totalmente ineficaz.

iv) La supresión de este párrafo reduciría el número de jurisdicciones entre las que el demandante podría escoger para interponer una acción en relación con un contrato de transporte. En ese sentido la supresión del párrafo fomentaría la uniformidad en lo referente a las jurisdicciones competentes a las que podía acogerse el demandante y reduciría la posibilidad de gozar de un número excesivo de opciones al elegir.

13. La oposición a la propuesta se basó en las siguientes razones :

i) Las disposiciones del párrafo no estaban en contradicción con el artículo 7 del Convenio de Bruselas de 1952 relativo al embargo preventivo de buques destinados a la navegación marítima. En el párrafo 3 del artículo 7 de ese Convenio se preveía el caso en que las partes hubieran acordado someter la controversia con respecto a la cual se hubiera procedido al embargo preventivo a la jurisdicción de un determinado tribunal distinto de aquel que hubiera dictado el embargo preventivo, y se autorizaba al demandante a iniciar procedimientos judiciales ante la jurisdicción convenida. Como el párrafo 3 del artículo 23 del proyecto de Convenio exigía que el conocimiento de embarque o cualquier otro documento probatorio del contrato de transporte contuviese una declaración que dijera que el transporte estaba sujeto a las disposiciones del Convenio, se deducía que, con esa declaración, las partes habían acordado someter sus controversias a las jurisdicciones que se especificaban en el artículo 21 del proyecto de Convenio. Por lo tanto, las jurisdicciones especificadas en el artículo 21 serían jurisdicciones convenidas en el sentido del párrafo 3 del artículo 7 del Convenio de Bruselas de 1952.

ii) El párrafo únicamente contemplaba la posibilidad de un buque que « haya sido legalmente embargado de acuerdo con las disposiciones de la ley aplicable » del Estado en el que se llevó a cabo el embargo. Por consiguiente, de conformidad con las disposiciones de este párrafo, un buque de propiedad de otro Estado no podría ser embargado en una jurisdicción que reconociera el principio de la inmunidad absoluta de los buques propiedad de otros Estados con respecto al embargo. Más aún, no resultaba conveniente especificar en un convenio internacional que los buques propiedad de otros Estados gozaban de absoluta inmunidad con respecto al embargo, porque, según la ley de algunos Estados, esos buques, cuando se dedicaban a actividades puramente comerciales, no gozaban de tal inmunidad.

iii) En algunos Estados, los propietarios del cargamento de un buque consideraban que el embargo de éste era el único método eficaz para hacer valer una demanda contra un porteador

[r] Convenio internacional relativo al embargo preventivo de buques destinados a la navegación marítima, Bruselas, 10 de mayo de 1952.

extranjero. En consecuencia, ese párrafo representaba una transacción muy útil, al proteger el derecho de embargo preventivo vigente en tales Estados, sin establecer por ello el derecho de embargo preventivo de los Estados que se hicieran partes en el Convenio.

iv) Convenía mantener el derecho del demandado a trasladar la acción a una jurisdicción especificada en el párrafo 1 del artículo, porque el embargo podía realizarse en una jurisdicción que no tuviera ninguna relación con el contrato de transporte en el que se originaba la acción del demandante. Sería injusto exigir al demandado litigar en tal jurisdicción.

14. Tras deliberar, el Comité decidió mantener el párrafo 2 del artículo 21 y no añadir el nuevo párrafo propuesto.

15. El representante de la Unión Soviética manifestó que no podía apoyar la decisión mencionada en el párrafo 14 por las razones indicadas en el inciso ii) del párrafo 12.

16. En apoyo de la propuesta consignada en el inciso *b* del párrafo 11 *supra* se adujo que suponía una ampliación conveniente del ámbito del embargo en los Estados que ya reconocían un derecho de embargo. También se hizo notar que esta ampliación no era incompatible con las disposiciones del Convenio de Bruselas de 1952 relativo al embargo preventivo de buques destinados a la navegación marítima. Tras deliberar, el Comité decidió aceptar la propuesta.

Artículo 21, párrafos 3 y 4

17. Tras deliberar, el Comité acordó aprobar el texto de estos párrafos, pero con sujeción a que se sustituyera « párrafos 1 *y* 2 » por « párrafos 1 ó 2 » en cada uno de esos párrafos.

Artículo 21, párrafo 5

18. Tras deliberar, el Comité acordó conservar el texto actual del párrafo.

19. Tras las deliberaciones reseñadas en los párrafos 1 a 18, el Comité aprobó el texto siguiente del artículo 21 :

« *Artículo 21. Jurisdicción*

» 1. En todo procedimiento judicial relativo al transporte de mercancías con arreglo al presente Convenio el demandante podrá, a su opción, entablar la demanda ante un tribunal que, conforme al derecho del Estado en que esté situado el tribunal, sea competente y dentro de cuya jurisdicción esté situado uno de los lugares o puertos siguientes :

» *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 o el puerto de descarga;

» *d)* Cualquier otro lugar designado con ese objeto en el contrato de transporte.

» 2. *a)* No obstante las precedentes disposiciones del presente artículo, se podrá interponer acción ante los tribunales de cualquier puerto de un Estado contratante en el cual el buque que efectúa el transporte o cualquier otro buque de la misma propiedad haya sido legalmente embargado de acuerdo con las disposiciones de la ley aplicable de 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 1 del presente artículo para dirimir la controversia, pero antes de ese traslado el demandado deberá otorgar una garantía satisfactoria para asegurar el pago del importe de cualquier sentencia que se dicte posteriormente 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.

» 3. No podrá incoarse ningún procedimiento judicial en relación con el contrato de transporte en un lugar distinto de los especificados en el párrafo 1 ó 2 del presente artículo. Las disposiciones de este párrafo no constituirán óbice para la jurisdicción de los Estados contratantes en relación con medidas provisionales o cautelares.

» 4. *a)* Cuando se haya interpuesto una acción ante un tribunal competente con arreglo al párrafo 1 ó 2 del presente artículo, 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 en el país en que se entable el nuevo procedimiento;

» *b)* A los efectos del presente artículo no se considerará que la solicitud de medidas en orden a la ejecución de un fallo equivale a entablar una nueva acción;

» *c)* A los efectos del presente artículo no se considerará que el traslado de una acción a otro tribunal del mismo país equivale a entablar una nueva acción.

» 5. No obstante lo dispuesto en los párrafos precedentes, surtirá efecto todo acuerdo concluido por las partes, después de formularse una reclamación basada en el contrato de transporte, en el que se designe el lugar en que el demandante pueda entablar la acción. »

ARTÍCULO 22

« *Artículo 22. Arbitraje*

» 1. Con sujeción a lo dispuesto en el presente artículo, las partes podrán convenir en 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 celebró el contrato; o

» *b)* Cualquier otro lugar designado en la cláusula o acuerdo de arbitraje.

» 3. El árbitro o el tribunal arbitral aplicarán las normas del presente Convenio.

» 4. Las disposiciones de los párrafos 2 y 3 del presente artículo se considerarán 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. »

El artículo en su totalidad

1. El Comité examinó una propuesta de que se suprimiese el artículo.

2. En apoyo de la supresión de este artículo se dieron las siguientes razones :

a) Era una práctica bien establecida en el arbitraje comercial que las partes decidieran de común acuerdo dónde se llevaría a cabo el arbitraje, y ese lugar constaba en el acuerdo de arbitraje. Pero las disposiciones de este artículo no eran conformes a esa práctica, porque el demandante podía iniciar dicho procedimiento en cualquiera de los lugares especificados en el inciso *a* del párrafo 2 aunque no fuese el convenido al efecto. Estas disposiciones eran incompatibles también con el principio de que las partes debían respetar los acuerdos que celebrasen.

b) El artículo desvirtuaría los esfuerzos hechos por muchos organismos internacionales para fomentar el arbitraje como medio de solución de controversias. La incertidumbre respecto del lugar del arbitraje, debida a los muchos lugares alternativos en los cuales el demandante puede incoar el procedimiento arbitral, desalentaría a quienes pensaran recurrir al arbitraje.

3. En apoyo de que se mantuviese el artículo se dieron las siguientes razones :

a) El artículo era un corolario necesario de la protección dada al demandante por el artículo 21 del convenio. Si se conservaba el artículo 21 pero se suprimía el artículo 22, las cláusulas que otorgaban jurisdicción exclusiva a los tribunales convenientes para el demandado e impuestos por éste al demandante debido a su situación de negociación más ventajosa, serían reemplazadas por cláusulas igualmente impuestas en que se estipularía que todas las controversias se resolverían por arbitraje en un lugar conveniente sólo para el demandado.

b) El artículo sólo tenía por fin evitar un posible mal uso del arbitraje en un aspecto limitado y no tendría consecuencias desfavorables para el propósito de fomentar el arbitraje en general como método para solucionar las controversias.

4. El Comité consideró asimismo una propuesta de que, como alternativa a la supresión de este artículo, se modificase su texto para que dijera que la posibilidad de elegir entre esos distintos lugares sólo podía ser invocada por un demandante cuando no hubiera un lugar de arbitraje convenido por las partes.

5. Tras deliberar, el Comité decidió mantener este párrafo [8].

Artículo 22, párrafo 1

6. El Comité examinó una propuesta en el sentido de que se enmendase el párrafo agregando las palabras « haciéndolo constar por escrito », de modo que dijese lo siguiente :

« 1. Con sujeción a lo dispuesto en el presente artículo, las partes podrán convenir, haciéndolo constar por escrito, en que se sometan a arbitraje las controversias que puedan surgir en relación con un contrato de transporte. »

7. En apoyo de esta propuesta se adujo que un acuerdo de arbitraje tenía el importante efecto de excluir la jurisdicción de los tribunales. Por consiguiente, era conveniente exigir pruebas claras de su existencia. Hubo acuerdo general en que la propuesta era útil, y después de deliberar, el Comité decidió aceptarla.

Artículo 22, párrafo 1 bis

8. El Comité consideró una propuesta para agregar el siguiente párrafo nuevo al artículo, como párrafo 1 *bis* :

« Cuando un contrato de fletamento contenga una estipulación según la cual las controversias que se susciten en relación con ese contrato serán sometidas a arbitraje, y un conocimiento de embarque emitido a raíz del contrato de fletamento no contenga una anotación especial en la que se establezca que esa estipulación será obligatoria para el tenedor del conocimiento, el porteador no podrá invocar la estipulación [a los efectos de someter a arbitraje las controversias que se susciten en relación con el conocimiento de embarque.] contra un tenedor que haya adquirido de buena fe el conocimiento de embarque. »

9. Se señaló que esta propuesta se ajustaba a la sugerencia hecha por el Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre la reglamentación del transporte marítimo internacional de que se agregase un párrafo en ese sentido al proyecto de Convenio. Hubo acuerdo general en que el nuevo párrafo propuesto era conveniente y el Comité, tras deliberar, decidió aprobarlo con los cambios de redacción que fueran necesarios.

Artículo 22, párrafo 2

10. El Comité examinó una propuesta en el sentido de que se modificase este párrafo para que dispusiese que la posibilidad dada al demandante de elegir el lugar en que se incoaría el procedimiento de arbitraje sólo podría invocarse si las partes no habían acordado previamente el lugar en que se realizaría el arbitraje. En apoyo de la propuesta, se dijo que haría efectiva la autonomía de voluntad de las partes, que generalmente se respetaba en los procedimientos de arbitraje. En oposición a la propuesta se alegó que permitiría al demandado, que estaba en mejores condiciones de negociación, imponer al demandante un lugar de arbitraje que fuese conveniente sólo para el demandado. Tras deliberar, el Comité acordó no aceptar la propuesta.

Artículo 22, párrafo 3

11. Luego de deliberar, el Comité decidió mantener este párrafo.

Artículo 22, párrafo 4

12. El Comité consideró una propuesta encaminada a suprimir este párrafo basada en que el Convenio no debía interferir con un acuerdo de las partes relativo al procedimiento arbitral concertado antes de que surgiera la controversia. La oposición a la propuesta se basó en que era necesario mantener este párrafo para hacer efectivos los párrafos 2 y 3 del artículo. Tras deliberar, el Comité decidió mantener este párrafo.

Artículo 22, párrafo 5

13. Luego de deliberar, el Comité acordó mantener este párrafo.

14. Tras las deliberaciones reseñadas en los párrafos 1 a 13, el Comité aprobó el texto siguiente del artículo 22 :

« *Artículo 22. Arbitraje*

» 1. Con sujeción a lo dispuesto en el presente artículo, las partes podrán convenir por escrito en que se sometan a arbitraje las controversias que puedan surgir en relación con un contrato de transporte.

» 2. Cuando un contrato de fletamento contenga una estipulación según la cual las controversias que se susciten en relación con ese contrato serán sometidas a arbitraje y un conocimiento de embarque expedido en virtud del contrato de fletamento no contenga una anotación especial en la que se establezca que esa estipulación será obligatoria para el tenedor del conocimiento, el porteador no podrá invocar la estipulación contra un tenedor que hubiese adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.

» 3. 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 establecimiento principal, o a falta de éste, la residencia habitual del demandado;

» ii) 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;

» iii) El puerto de carga o el puerto de descarga;

» *b)* Cualquier lugar designado con ese objeto en la cláusula o acuerdo de arbitraje.

[8] Una minoría significativa de delegaciones expresaron reservas acerca de la formulación actual del artículo 22 y se declararon partidarias de suprimirlo.

» 4. El árbitro, o el tribunal arbitral, aplicará las normas del presente Convenio.

» 5. Las disposiciones de los párrafos 3 y 4 del presente artículo se considerarán 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.

» 6. 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. »

ARTÍCULO 23

Artículo 23, párrafo 1

» PARTE VI.— ESTIPULACIONES QUE SE APARTAN DEL CONVENIO

» *Artículo 23. Estipulaciones contractuales*

» 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 ceda el beneficio del seguro de las mercancías al porteador o cualquier cláusula análoga. »

1. El Comité consideró una propuesta encaminada a suprimir en este párrafo toda referencia a « cualquier otro documento que acredite el contrato ». En apoyo de la propuesta se dijo que la supresión estaba justificada por el carácter jurídico diferente de tales contratos en comparación con un conocimiento de embarque.

2. Luego de deliberar, el Comité decidió rechazar la propuesta y aprobó el párrafo 1 en su versión actual.

Artículo 23, párrafo 2

« 2. No obstante las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo el porteador podrá aumentar su responsabilidad y sus obligaciones conforme al presente Convenio. »

3. El Comité aprobó el párrafo 2 en su versión actual.

Artículo 23, párrafo 3

« 3. Cuando se expida un conocimiento o cualquier otro documento que acredite el contrato de transporte, éste deberá contenir 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. El Comité consideró las siguientes propuestas :

a) Que se suprimiera el párrafo ;

b) Que se complementara el párrafo con una disposición que estableciera claramente que el convenio se aplicaba a un conocimiento de embarque o cualquier otro documento que acreditara el contrato de transporte aun en el caso de que en el conocimiento u otro documento no figurara la indicación de que el transporte estaba sujeto a las disposiciones del convenio;

c) Que se suprimieran las palabras « que anulan toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del cargador o del consignatario ».

5. En apoyo de la propuesta mencionada en el inciso *a* del párrafo 4 *supra* se adujo que la disposición del párrafo 3 era superflua y que la exigencia de una indicación expresa iba contra la tendencia actual a simplificar los documentos comerciales. La oposición a la propuesta de supresión se basaba en que la exigencia de una cláusula principal podía encontrarse en otros convenios de transporte y era útil en algunos casos en que el convenio era aplicable en virtud del artículo 2, por ejemplo cuando el puerto de carga estaba en un Estado contratante y cuando se entablaba una demanda por daños a la carga en el puerto de destino de un Estado no contratante. En tales casos la cláusula principal garantizaría la aplicación del Convenio.

6. Luego de deliberar, el Comité decidió rechazar la propuesta de suprimir el párrafo.

7. Por lo que respecta a la propuesta mencionada en el inciso *b* del párrafo 4 *supra*, el Comité opinó que la adición sugerida era superflua, habida cuenta del hecho de que, en virtud del artículo 2 del Convenio, el Convenio se aplicaría aun cuando no hubiese referencia expresa en el conocimiento u otro documento que acreditara el contrato de transporte a que el transporte estaba sujeto al Convenio. Por consiguiente, el Comité rechazó esta propuesta.

8. En lo referente a la propuesta mencionada en el inciso *c* del párrafo 4 *supra*, el Comité opinó que debían mantenerse las palabras « que anulan toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del cargador o del consignatario » puesto que contenían una indicación útil para los tribunales que tuvieran que ocuparse de un caso en virtud del Convenio.

9. Luego de deliberar, el Comité aprobó el párrafo 3 en su versión actual.

Artículo 23, párrafo 4

« 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 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. »

10. El Comité consideró una propuesta en el sentido de que se suprimiera este párrafo debido a que sus disposiciones tenían poca utilidad práctica y no eran claras. En vista de que esta propuesta no recibió apoyo, el Comité decidió desestimarla y aprobó el párrafo 4 en su versión actual.

ARTÍCULO 24

« *Artículo 24. Avería gruesa*

» Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de las disposiciones relativas a la avería gruesa contenida en el contrato de transporte o en las leyes nacionales. Sin embargo, las normas del presente Convenio relativas a la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías regirán la obligación del porteador de resarcir al consignatario respecto de cualquier contribución a la avería gruesa. »

1. El Comité examinó las propuestas siguientes :

a) Que se modificara el texto del artículo a fin de asegurarse de que no dejara sin efecto la Regla D de las Reglas de York y Amberes;

b) Que se cambiara el texto de la segunda frase del artículo a fin de que el cargador no tuviera derecho a que el porteador lo resarciera respecto de cualquier contribución a la avería gruesa producida como consecuencia de un error de navegación;

c) Que se suprimiera el artículo 24;

d) Que el texto actual del artículo 24 se reemplazara por lo siguiente :

« Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de las disposiciones relativas al ajuste de la avería gruesa contenidas en el contrato de transporte o en las leyes nacionales.

» A excepción del artículo 20, las disposiciones del presente Convenio relativas a la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías determinarán también si el consignatario puede negarse a contribuir a la avería gruesa y la obligación del porteador de resarcir al consignatario respecto de cualquier contribución a la avería gruesa o de cualquier salvamento que se haya pagado. »

2. Durante el debate, se señaló que la Regla D de las Reglas de York y Amberes, revisadas en Hamburgo en 1974, disponían que « Cuando el acontecimiento que ha dado lugar al sacrificio o al desembolso haya sido motivado por falta cometida por alguna de las partes interesadas en la aventura habrá el mismo lugar a la contribución, sin perjuicio de los recursos que pueden establecerse contra dicha parte en razón de tal falta ». Se señaló que el efecto general del artículo 24 consistía en que, si el porteador era responsable con arreglo a lo dispuesto en el Convenio, estaba obligado a contribuir a la avería gruesa y que el derecho de reconvenir respecto de la avería gruesa se regía por las disposiciones del convenio si esa reconvención se basaba en la pérdida o daño de las mercancías. No obstante, en algunos casos era dudoso que el porteador fuera responsable; si el porteador no era responsable con arreglo al convenio, la acción para el resarcimiento de la contribución sería rechazada, pues no se trataba de una acción de perjuicio con arreglo al convenio.

3. Hubo acuerdo general en que el texto propuesto, indicado en el apartado *d* del parrafo 1 *supra*, era aceptable y el Comité aprobó el fondo de la propuesta. Tras un debate, el Comité aprobó el texto siguiente del artículo 24 :

« *Artículo 24. Avería gruesa*

» 1. Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de las disposiciones relativas al ajuste de la avería gruesa contenidas en el contrato de transporte o en las leyes nacionales.

» 2. Con la excepción del artículo 20, las disposiciones del presente Convenio relativas a la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías determinarán también si el consignatario puede negarse a contribuir a la avería gruesa y la obligación del porteador de resarcir al consignatario respecto de cualquier contribución a la avería gruesa o de cualquier salvamento que se haya pagado. »

ARTÍCULO 25

Artículo 25, párrafo 1

« *Artículo 25. Otros convenios*

» 1. El presente Convenio no modificará ni los derechos ni las obligaciones del porteador, el porteador efectivo y sus empleados y agentes, previstos en los convenios internacionales o en las leyes nacionales que se refieran a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima. »

1. El Comité no aceptó la propuesta de que se suprimiera este párrafo y lo aprobó con su texto actual.

Artículo 25, párrafo 2

« 2. No se incurrirá en responsabilidad con arreglo a las disposiciones del presente Convenio por el daño ocasionado por un incidente nuclear si el explotador de una instalación nuclear es responsable de dicho daño :

» *a)* Con arreglo a la Convención de París de 29 de julio de 1960 sobre responsabilidad de terceros en materia de energía nuclear, enmendada por el Protocolo Adicional de 28 de enero de 1964, o a la Convención de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares de 21 de mayo de 1963, o

» *b)* En virtud de las leyes nacionales que rijan la responsabilidad por daños de esta naturaleza, siempre que estas leyes sean tan favorables en todos sus aspectos a las personas que puedan sufrir ese daño como la Convención de París o la de Viena. »

2. El Comité examinó la propuesta de que se agregara a los convenios mencionados en el apartado *a* del párrafo 2 la Convención relativa a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares, firmada en Bruselas en 1971. El Comité no aceptó la propuesta por considerar que el párrafo 2 se refería básicamente al carácter y al tipo de responsabilidad que abarcaban las Convenciones de París o de Viena.

Propuesta de un nuevo párrafo 3

3. El Comité examinó el siguiente texto propuesto :

« No se incurrirá en responsabilidad con arreglo a las disposiciones del presente Convenio por ninguna pérdida o daños de que el porteador sea responsable con arreglo al Convenio de Atenas (1974) relativo al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje. »

4. Hubo acuerdo general en el sentido de que el convenio debía indicar concretamente que no se aplicaba al transporte marítimo de equipaje de pasajeros. Se señaló que lo más adecuado para ello sería modificar la definición de mercancías que figuraba en el párrafo 4 del artículo 1 del proyecto de Convenio. El Comité no aceptó esta sugerencia por considerar que lo que excluía la aplicación del Convenio no era la naturaleza de las mercancías, esto es, el equipaje de pasajeros, sino el hecho de que ese equipaje se transportaba con arreglo a un contrato de transporte marítimo de un pasajero o de un pasajero y su equipaje. Tras deliberar, el Comité aprobó el nuevo párrafo 3 siguiente :

« 3. No se incurrirá en responsabilidad con arreglo a las disposiciones del presente Convenio por la pérdida, los daños o la demora en la entrega del equipaje de que deba responder el porteador en virtud de una convención internacional o de una ley nacional relativa al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje. »

PROYECTO DE DISPOSICIONES RELATIVAS A LA APLICACIÓN, RESERVAS Y OTRAS CLÁUSULAS FINALES

1. El Comité tuvo ante sí el proyecto de disposiciones relativas a la aplicación, reservas y otras cláusulas finales del convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, preparado por la Secretaría (A/CN.9/115) *. El Comité no adoptó decisión alguna sobre este proyecto de disposiciones por cuanto sería más conveniente que fuera examinado en la conferencia de plenipotenciarios que se reuniría a fin de aprobar el convenio sobre el transporte marítimo de mercancías.

2. El Comité recomendó que la Comisión pidiera a la Secretaría que preparara un proyecto de disposiciones relativas a la aplicación, reservas y otras cláusulas finales del Convenio sobre el transporte marítimo de mercancías sobre la base del proyecto contenido en el documento A/CN.9/115 * y de las sugerencias examinadas en los párrafos 3 a 13, *infra*. El Comité tenía entendido que la Secretaría enviaría el texto del convenio, junto con el proyecto de disposiciones relativas a cláusulas finales que preparara, a los gobiernos y organizaciones internacionales interesadas para que formularan observaciones, de modo que los gobiernos tuvieran la oportunidad de

* Reproducido en el presente volumen, segunda parte, IV, 4 *infra*.

hacer observaciones sobre el proyecto de disposiciones relativas a cláusulas finales. Las observaciones de los gobiernos serían transmitidas a la conferencia de plenipotenciarios.

3. Se señaló que el proyecto de cláusulas finales que prepararía la Secretaría debía incluir una disposición en el sentido de que un Estado Contratante podría también aplicar las normas del convenio, mediante su legislación interna, al transporte nacional.

4. Las sugerencias hechas por algunos representantes acerca de las cláusulas finales se referían a las disposiciones sobre la aplicación y la entrada en vigor del convenio y a la adición de un artículo relativo a las cuestiones especiales planteadas por el transporte intermodal.

a) *Aplicación*

5. El representante de un Estado con sistema federal de gobierno (Estados Unidos) expresó la opinión de que la « cláusula de Estado federal » en el párrafo 1 del proyecto de artículo relativo a la aplicación [t] era innecesaria. El representante de otro Estado federado (Australia) señaló que el párrafo 1 causaría dificultades habida cuenta de la Constitución de su país.

6. Se señaló que el ámbito ampliado del proyecto de Convenio podía dar lugar a ciertos problemas de aplicación en los Estados con sistema federal de gobierno.

b) *Entrada en vigor*

7. Se pidió a la Secretaría que agregara a las variantes presentadas en el documento A/CN.9/115 * sobre la entrada en vigor del proyecto de Convenio una variante C centrada en el volumen de las mercancías transportadas por los Estados ratificantes. Se dijo que una variante sobre la entrada en vigor del proyecto de Convenio basada en el volumen de la carga transportada era conveniente ya que reflejaría que el proyecto de Convenio se ocupaba no solamente de los intereses de los navieros, sino también de los intereses de los cargadores.

8. Se señaló, no obstante, que sería difícil obtener estadísticas acerca del volumen de la carga correspondiente a un Estado determinado y que una disposición sobre la entrada en vigor basada exclusivamente en el tonelaje de las mercancías transportadas desde un Estado daría una importancia excesiva a los embarques de carga a granel de relativamente poco valor. Se indicó que un factor que había que tener en cuenta era el valor de las mercancías transportadas.

9. Se pidió también a la Secretaría que agregara a las variantes presentadas en el documento A/CN.9/115 * sobre la entrada en vigor del proyecto de Convenio una variante D centrada solamente en el número de Estados que ratificaran el proyecto de Convenio. Se señaló que habría que fijar un número suficientemente elevado de ratificaciones necesarias a fin de asegurar que el proyecto de Convenio sólo entrara en vigor cuando hubiera sido ratificado por Estados a los que correspondiera un porcentaje importante del transporte marítimo comercial en el mundo.

10. El Comité examinó una sugerencia en el sentido de que se suprimiera la variante A contenida en el documento A/CN.9/115 * sobre la entrada en vigor, que se inspiraba en el párrafo 1 del artículo 49 de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, firmada en Ginebra en 1974 [u] dado que esa Convención estaba encaminada únicamente a regular los intereses de los navieros en sus relaciones mutuas, y el proyecto de Convenio se proponía tomar plenamente en cuenta además los intereses de los cargadores. Tras deliberar, el Comité decidió que ambas variantes sobre la entrada en vigor contenidas en el documento A/CN.9/115 *, junto con las variantes mencionadas en los párrafos 7 y 9 *supra*, se presentaran para su decisión definitiva a la conferencia de plenipotenciarios que consideraría la aprobación del convenio sobre el transporte marítimo de mercancías.

11. Se hizo referencia a las dificultades que podrían surgir si el proyecto de Convenio entrara en vigor en un momento en que un número importante de Estados siguiera rigiéndose por el Convenio de Bruselas de 1924 o por el Protocolo de Bruselas de 1968. Se sugirió que se exigiera a los Estados que, al ratificar el proyecto de Convenio, denunciaran oficialmente el Convenio de Bruselas de 1924 y el Protocolo de Bruselas de 1968. Se sugirió también que no se exigiera la denuncia simultánea de esas convenciones.

c) *Adición propuesta a las cláusulas finales de un artículo relativo al transporte intermodal*

12. El Comité tomó nota de ciertas sugerencias en el sentido de que se agregara un nuevo artículo al proyecto de disposiciones relativas a la aplicación, reservas y otras cláusulas finales contenido en el documento A/CN.9/115 * a fin de evitar un posible conflicto entre el proyecto de Convenio y un futuro convenio internacional sobre el transporte internacional intermodal. Con este objeto, los representantes de Australia, la República Federal de Alemania y Noruega presentaron proyectos de artículos. El nuevo artículo propuesto por el representante de Australia estaba, además, encaminado a asegurar que el proyecto de Convenio se aplicara al tramo marítimo de un contrato de transporte intermodal a falta de un convenio internacional sobre transporte intermodal cuya aplicación primara por sobre la del proyecto de Convenio.

13. El texto de los nuevos artículos propuestos por estos representantes era el siguiente :

a) Australia :

« 1. A reserva del párrafo 3 del presente artículo, las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todos los contratos de transporte de mercancías cuyo cumplimiento requiera que las mercancías sean transportadas por mar entre dos Estados diferentes, pero se aplicará solamente en la medida en que el transporte sea marítimo.

» 2. El presente Convenio se aplicará a dicho transporte marítimo como si el mismo fuera un contrato de transporte marítimo de mercancías entre puertos situados en dos Estados diferentes en el sentido del párrafo 1 del artículo 2 del presente Convenio.

» 3. La aplicación del presente artículo podrá quedar sin efecto, en relación con cualquier tipo de contrato de transporte de mercancías, por la entrada en vigor de cualquier convenio subsiguiente, si el mismo regula este tipo de contrato y si contiene una disposición que prevea la sustitución del presente Convenio. »

* Reproducido en el presente volumen, segunda parte, IV, 4 *infra*.

[t] El párrafo 1 del proyecto de disposición relativa a la aplicación del proyecto de Convenio dice lo siguiente :

« 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 del presente Convenio, podrá declarar en el momento de la firma, ratificación [, aceptación, aprobación] o adhesión, que el presente Convenio 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. »

* Reproducido en el presente volumen, segunda parte, IV, 1 *infra*.

[u] El texto del párrafo 1 del artículo 49 de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, firmada en Ginebra en 1974, es el siguiente :

« 1) La presente Convención entrará en vigor seis meses después de la fecha en que al menos 24 Estados, cuyo tonelaje represente en conjunto como mínimo el 25 % del tonelaje mundial, hayan llegado a ser Partes Contratantes en ella conforme al artículo 48. A los efectos del presente artículo, se considerará que el tonelaje es el que figura en el *Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables 1973*, cuadro 2, " *World fleets — analysis by principal types* ", en lo que respecta a los buques de carga general (incluido los buques de carga/pasaje) y los buques portacontenedores (completamente celulares), excluida la flota de reserva de los Estados Unidos y las flotas estadounidenses y canadiense de los Grandes Lagos. »

b) Noruega :

» Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de un convenio internacional relativo a los contratos de transporte de mercancías realizado por dos o más modos de transporte concertados bajo los auspicios de las Naciones Unidas o de cualquiera de sus organismos especializados. »

c) República Federal de Alemania :

» Las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán al transporte marítimo de mercancías en relación con un transporte intermodal de mercancías a condición de que el transportista sea responsable de la totalidad del transporte en virtud de un convenio internacional sobre transporte intermodal de mercancías concertado bajo los auspicios de las Naciones Unidas o cualquiera de sus organismos especializados o con arreglo al derecho internacional que lo haga efectivo. »

ANEXO II

Informe del Comité Plenario II sobre el Reglamento de arbitraje de la CNUDMI

I.—Introducción

1. El Comité Plenario II fue establecido por la Comisión para examinar el proyecto revisado de reglamento de arbitraje para uso facultativo en el arbitraje especial relacionado con el comercio internacional (Reglamento de arbitraje de la CNUDMI) contenido en el documento A/CN.9/112 *. En la sección II del presente informe se resumen, artículo por artículo, las principales cuestiones que se plantearon durante las deliberaciones del Comité sobre ese proyecto de reglamento. Al comienzo del resumen del examen de cada artículo del proyecto de reglamento se reproduce el texto del artículo correspondiente tal como aparece en el documento A/CN.9/112 *.

2. Durante sus deliberaciones, el Comité estableció varios grupos especiales de redacción para que modificaran la redacción de ciertos artículos o párrafos.

3. El texto del Reglamento de arbitraje de la CNUDMI aprobado por el Comité figura en la sección III del presente informe [a].

4. En la sección IV de este informe se consigna un proyecto de decisión aprobado por el Comité para su presentación a la Comisión [b].

5. El Comité aprobó el presente informe en su 19.ª sesión, celebrada el 23 de abril de 1976.

II. Examen por el Comité del Proyecto revisado de reglamento de arbitraje pora uso facultativo en el arbitraje especial relacionado con el comercio internacional (Reglamento de arbitraje de la CNUDMI)

TÍTULO DEL REGLAMENTO DE ARBITRAJE

« Proyecto revisado de reglamento de arbitraje para uso facultativo en el arbitraje especial relacionado con el comercio internacional (Reglamento de arbitraje de la CNUDMI). »

6. El Comité opinó que debía modificarse el título a fin de que reflejara con más exactitud los diversos usos que podrían dársele en el futuro. Por lo tanto, el Comité decidió que el título del reglamento fuera « Reglamento de arbitraje de la CNUDMI ».

ARTÍCULOS 1 Y 2

« *Artículo* 1

» 1. El presente Reglamento se aplicará cuando las partes en un contrato, por acuerdo escrito que se refiera expresamente al Reglamento de arbitraje de la CNUDMI, han convenido que los litigios que resulten de ese contrato se resolverán de conformidad con el presente Reglamento.

» 2. Por " partes " se entenderá toda persona natural o moral, con inclusión de las personas morales de derecho público.

» 3. Por " acuerdo escrito " se entenderá una cláusula de arbitraje incluida en un contrato o un acuerdo de arbitraje separado, incluso un acuerdo que figure en un canje de cartas, firmados por las partes, o en un canje de telegramas o télex.

» 4. Por " litigios que resulten de ese contrato " se entenderán los litigios presentes o futuros, que surjan de un contrato celebrado entre las partes o que se relacionen con él o con su incumplimiento, extinción o invalidez. »

« *Artículo 2*

» Las partes podrán convenir por escrito en cualquier momento en la modificación de cualquier disposición del presente Reglamento, incluidos cualesquier plazos establecidos por el Reglamento o que deriven de su aplicación. »

7. El examen de estos artículos se concentró en las propuestas siguientes :

a) Que se combinasen el párrafo 1 del artículo 1 y el artículo 2;

b) Que se suprimiese el requisito de un « acuerdo escrito » en el párrafo 1 del artículo 1 y en el artículo 2, y que, en consecuencia, se suprimiese el párrafo 3 del artículo 1;

c) Que se suprimiese el párrafo 2 del artículo 1, en el cual se definía el término « partes »;

d) Que se suprimiese el párrafo 4 del artículo 1, en el cual se definían los « litigios que resulten de ese contrato ».

8. El Comité estuvo de acuerdo en que se combinaran el párrafo 1 del artículo 1 y el artículo 2, a fin de dejar claramente sentado que, cuando las partes estuviesen de acuerdo en resolver sus litigios de conformidad con el Reglamento de arbitraje de la CNUDMI, podrían convenir en modificar cualquiera de las disposiciones de ese Reglamento.

9. Se examinó la conveniencia de suprimir el requisito de que los acuerdos para someter los litigios a arbitraje con arreglo al Reglamento de arbitraje de la CNUDMI y los acuerdos de las partes relativos a la modificación de ese Reglamento se hicieren por escrito. Según una opinión, esa cuestión debía quedar librada al derecho nacional aplicable. Conforme a otra opinión, convendría mantener el requisito del acuerdo escrito para que se tuviera certeza en cuanto a la aplicabilidad de toda modificación convenida del Reglamento de la CNUDMI. Se hizo notar además que la Convención de Nueva York de 1958 sobre el reconocimiento y la ejecución de sentencias arbitrales extranjeras y el derecho interno de arbitraje de la mayoría de los países exigían que los acuerdos para someter los litigios a arbitraje fueran por escrito.

10. Tras las deliberaciones correspondientes, el Comité decidió conservar el requisito de que fueran por escrito los acuerdos para someter los litigios a arbitraje con arreglo al Reglamento de arbitraje de la CNUDMI y los acuerdos relativos a la modificación de ese Reglamento. Sin embargo, el Comité suprimió el párrafo 3 del artículo 1, en el que se definía la expresión « acuerdo escrito »,

---

* Reproducido en el presente volumen, segunda parte, III, 1 *infra*.

[a] La sección III del informe, en la que aparece el texto del Reglamento de arbitraje de la CNUDMI tal como fue aprobado por el Comité, no se reproduce en el presente documento. Los cambios introducidos por la Comisión en el texto del Reglamento aprobado por el Comité se indican en el capítulo V, párrs. 52 y 53 del presente informe, y el texto del Reglamento aprobado por la Comisión figura en el capítulo V, párr. 57.

[b] La sección IV del informe, en la que aparece el texto del proyecto de decisión aprobado por el Comité, no se reproduce en el presente documento. La decisión adoptada por la Comisión se consigna en el capítulo V, párr. 56, del presente informe.

dejando librada al derecho nacional aplicable la determinación de si se había cumplido el requisito del acuerdo escrito en cada caso particular.

11. Hubo acuerdo general en suprimir el párrafo 2 del artículo 1, en el cual se definía el término « partes » de modo que incluyera a « las personas morales de derecho público ». El Comité convino en que la cuestión de si « una persona moral de derecho público » podía celebrar un acuerdo para someter litigios a arbitraje con arreglo al Reglamento de arbitraje de la CNUDMI debía quedar librada al derecho nacional aplicable.

12. El Comité examinó la relación existente entre el Reglamento y las disposiciones del derecho nacional aplicable al arbitraje. Se convino en que la inclusión en algunos artículos del Reglamento, únicamente, de una disposición que estableciera que el artículo correspondiente estaba sujeto al derecho nacional aplicable al arbitraje daría lugar a argumentos *a contrario* respecto de otros artículos en los que no se incorporara esa disposición. Por consiguiente, el Comité decidió añadir al artículo 1 una referencia general que estipulara que todas las disposiciones del Reglamento estaban sujetas al derecho nacional aplicable al arbitraje.

13. El Comité examinó la propuesta de que se suprimiera, por innecesario, el párrafo 4 del artículo 1, en el que se definía la expresión « litigios que resulten de ese contrato ». Dado que la definición de esa expresión tenía el único propósito de aclarar qué clases de litigios estarían comprendidos en el acuerdo de arbitraje que previese la aplicación del Reglamento de arbitraje de la CNUDMI, se decidió modificar el párrafo 1 del artículo 1 a fin de lograr eso directamente, y suprimir el párrafo 4 del artículo 1.

ARTÍCULO 3

Artículo 3, párrafo 1

« 1. Para los fines del presente Reglamento se considerará que toda notificación, nota, comunicación o propuesta de una parte a la otra se ha recibido en el día en que es entregada en la residencia habitual o establecimiento de la otra parte, o si esa parte no tiene tal residencia o establecimiento, en su última residencia o establecimiento conocido. »

14. El debate sobre el párrafo 1 del artículo 3 versó principalmente sobre la fecha y el modo de efectuar la « entrega » de una notificación u otra comunicación a una de las partes.

15. El Comité consideró la sugerencia de que este párrafo contuviera una disposición que estableciera una presunción de entrega después de transcurrido cierto plazo. Esa sugerencia no fue aprobada porque se estimó que la cuestión de la presunción de entrega debía quedar librada a la legislación nacional aplicable.

16. Se examinó, pero no se retuvo, la propuesta de que la « entrega » se considerara debidamente hecha cuando se realizara de conformidad con la legislación nacional aplicable en el lugar de la entrega, porque la parte que remitiera una comunicación estaría de lo contrario obligada a conocer el derecho nacional aplicable en cada localidad en donde hubiera que notificar una comunicación durante el curso de los procedimientos de arbitraje.

17. El Comité decidió aceptar la sugerencia de aclarar las circunstancias y el método para entregar una comunicación en la « última residencia o establecimiento conocido » de una de las partes.

18. Un representante indicó que el párrafo 1 del artículo 3 no impedía que una de las partes invocara las disposiciones de la legislación nacional aplicable a las comunicaciones.

Artículo 3, párrafo 2

« 2. Para los fines del cómputo de cualquier plazo establecido en el presente Reglamento, ese plazo comenzará a correr a partir de la fecha en que se reciba una notificación, nota, comunicación o propuesta, y ese día se computará como el primero de dicho plazo. Si el último día de ese plazo es feriado oficial o día no laborable en la residencia o establecimiento del destinatario, el plazo se prorrogará hasta el primer día laborable siguiente. Los demás días feriados o no laborables que ocurran durante el transcurso del plazo se incluirán en el cómputo del plazo. »

19. Hubo acuerdo general sobre el fondo del párrafo 2 del artículo 3.

20. No obstante, el Comité decidió que el día en que se recibiera una notificación u otro tipo de comunicación no debía contarse al computar el plazo prescrito en el Reglamento de arbitraje de la CNUDMI. Se señaló que esta modificación estaba en consonancia con las disposiciones sobre este punto de la mayoría de las legislaciones nacionales y de la Convención sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías de 1974.

21. El Comité consideró pero no retuvo la sugerencia de que los plazo mencionados en el presente Reglamento se expresaran en semanas o meses, y no en días.

ARTÍCULO 4

« 1. La parte que inicialmente recurra al arbitraje (en adelante denominada el " demandante "), deberá notificar a la otra parte (en adelante denominada el " demandado ") que se ha invocado una cláusula de arbitraje o un acuerdo separado de arbitraje concertado por las partes.

» 2. Se considerará que el procedimiento arbitral se inicia en la fecha en que se entrega tal notificación (en adelante denominada " notificación del arbitraje ") en la residencia habitual o establecimiento del demandado o, si no tiene tal residencia o establecimiento, en su última residencia o establecimiento conocido.

» 3. La notificación del arbitraje contendrá, sin limitarse necesariamente a ella, la información siguiente :

» *a)* El nombre y la dirección de las partes;

» *b)* Una referencia a la cláusula o al acuerdo de arbitraje que se invoca;

» *c)* Una referencia al contrato del que resulte el litigio o que se relacione con él;

» *d)* La naturaleza general de la demanda y, si procede, una indicación de su cuantía;

» *e)* La reparación o indemnización solicitada;

» *f)* Una propuesta sobre el número de árbitros (es decir uno o tres), cuando las partes no hayan convenido antes en ello. »

22. El examen del artículo 4 se concentró en la cuestión de si debían combinarse sus disposiciones relativas a la notificación del arbitraje y las del artículo 17 relativas al escrito de demanda. En apoyo de ello se declaró que así se aceleraría el procedimiento arbitral.

23. Aunque, tras deliberar, el Comité decidió no refundir los artículos 4 y 17, aprobó la sugerencia de que se permitiera a los demandantes, si lo deseaban, adjuntar a la notificación de arbitraje su escrito de demanda, y de esta forma cumplir la obligación que les imponía el artículo 17 del Reglamento.

24. El Comité aceptó la sugerencia de que, a fin de acelerar el procedimiento arbitral, se le diera también al demandante la opción de incluir en la notificación del arbitraje el nombre del árbitro que hubiera designado de conformidad con el párrafo 1 del artículo 8, o propuesto de conformidad con el párrafo 2 del artículo 7.

ARTÍCULO 5

« Cualquiera de las partes podrá estar representada por un abogado o un agente, previa comunicación del nombre y la dirección de esa persona a la otra parte. Se considerará realizada esa comunicación cuando un abogado o un agente, en nombre de una de las partes, efectúe la notificación del arbitraje o presente el escrito de demanda, de contestación o de reconvención. »

25. Hubo acuerdo general en que la frase « abogado o agente » daba lugar a problemas de traducción y se interpretaría de diversas maneras en distintos sistemas jurídicos. También se planteó la cuestión de si se interpretaría que la palabra « representada » que aparecía en la primera frase del artículo 5, excluía la posibilidad de que una parte fuera « ayudada » por una persona que no fuera abogado para preparar o presentar su causa. El Comité decidió que, en cuanto a su fondo, la primera frase del artículo 5 se basara en el artículo VI 8) del Reglamento sobre Arbitraje Comercial Internacional de la CEPALO, de 1966, que era del tenor siguiente : « Las partes tendrán derecho a estar representadas o ser ayudadas en la audiencia por personas de su elección ».

26. Tras deliberar, el Comité no aceptó la sugerencia de que se suprimiera la segunda frase del artículo 5, ni tampoco la de que se requiriera que la persona que pretendiese actuar en nombre de una parte presentase un poder otorgado por esa parte.

ARTÍCULO 6

« Si las partes no han convenido previamente en el número de árbitros (es decir, uno o tres) y si dentro de los 15 días siguientes a la fecha de recepción por el demandado de la notificación del arbitraje enviada por el demandante, las partes no han convenido en que habrá un árbitro único, se nombrarán tres árbitros. »

27. El Comité consideró la sugerencia de que, si las partes no llegaban a un acuerdo sobre el número de árbitros, el artículo 6 dispusiera que el tribunal arbitral estuviera integrado por un árbitro único, dado que los procedimientos de arbitraje con un árbitro único eran más rápidos y menos costosos.

28. Tras deliberar, el Comité decidió conservar el texto actual del artículo 6 porque los tribunales arbitrales creados especialmente para entender en controversias comerciales internacionales se componían habitualmente de tres árbitros.

29. Tres representantes expresaron reservas al respecto e hicieron constar su preferencia por la constitución de un tribunal integrado por un árbitro único cuando las partes no se pusieran de acuerdo sobre el número de árbitros.

ARTÍCULO 7

Artículo 7, párrafo 1

« 1. Si se ha de nombrar un árbitro único, su nacionalidad será distinta de la de las partes. »

30. El Comité consideró el principio establecido en el párrafo 1 del artículo 7, de que el árbitro único no debería tener la misma nacionalidad que una de las partes, porque con ello se reforzaría la impresión de que el árbitro único sería imparcial e independiente. A este respecto se sugirió que el requisito de la diferencia de nacionalidad debería aplicarse tan sólo al nombramiento del árbitro único por una autoridad designadora.

31. Tras examinar la cuestión, el Comité decidió introducir un elemento de flexibilidad reemplazando el párrafo 1 del artículo 7 por una disposición que estipulara que la designación de un árbitro único debería hacerse teniendo en cuenta las consideraciones que probablemente garantizaran la designación de un árbitro único imparcial e independiente, teniendo también en cuenta la conveniencia de designar un árbitro de una nacionalidad distinta a la de las partes.

Artículo 7, párrafos 2 y 3

« 2. El demandante propondrá al demandado, por telegrama o télex, los nombres de uno o más candidatos de entre quienes se escogerá al árbitro único. Las partes tratarán de llegar a un acuerdo sobre la elección del árbitro único dentro de los 30 días siguientes a la recepción por el demandado de la propuesta del demandante.

» 3. Si transcurrido ese plazo las partes no se han puesto de acuerdo sobre la elección del árbitro único, o si antes de la expiración del plazo de las partes han llegado a la conclusión de que no podrá haber acuerdo, el árbitro único será nombrado por la autoridad designadora escogida anteriormente por las partes. Si la autoridad designadora escogida previamente no desea o no puede actuar como tal, o si esa autoridad no ha sido designada por las partes, el demandante propondrá al demandado, por telegrama o télex, los nombres de uno o más institutos o personas de entre quienes se escogerá la autoridad designadora. Las partes tratarán de llegar a un acuerdo sobre la elección de la autoridad designadora dentro de los 15 días siguientes a la recepción por el demandado de la propuesta del demandante. »

32. El examen de los párrafos 2 y 3 del artículo 7 se basó principalmente en una propuesta de simplificar el procedimiento para el nombramiento del árbitro único. Hubo acuerdo general en que era preciso simplificar las disposiciones relativas al nombramiento de árbitro único, ya fuera mediante acuerdo de las partes o por decisión de una autoridad designadora.

33. El Comité decidió colocar en pie de igualdad al demandante y al demandado en lo tocante al nombramiento del árbitro único, de forma que ambas partes pudieran iniciar el proceso de nombramiento proponiendo el nombre de un candidato o pedir a la autoridad designadora apropiada que procediera al nombramiento.

34. El Comité consideró la cuestión de si el Reglamento debería establecer el método que las partes habían de seguir para comunicarse las propuestas relativas a la elección de un árbitro único o de una autoridad designadora. Tras considerar la posibilidad de exigir que la comunicación se hiciera por escrito, el Comité decidió abstenerse de determinar en el Reglamento el método para comunicar esas propuestas.

35. Se sugirió que para acelerar el proceso de nombramiento del árbitro único se concediera a las partes sólo 30 días, contados a partir de la fecha de recepción de la notificación del arbitraje por el demandado, para ponerse de acuerdo sobre la elección del árbitro único. Tras debatir la cuestión, el Comité decidió no aceptar esta sugerencia y conceder, en cambio, a las partes un plazo de 30 días, contados a partir de la recepción de la propuesta inicial relativa a la elección de un árbitro único por una de las partes, para llegar a un acuerdo al respecto.

36. Hubo acuerdo general en que debían simplificarse las disposiciones del parrafo 3 del artículo 7 relativas a los casos en que, transcurrido el plazo previsto, las partes no se hubieran puesto de acuerdo sobre la elección del árbitro único y no hubieran escogido previamente una autoridad designadora. El Comité estuvo de acuerdo en que se modificaran los párrafos 2 y 3 del artículo 7 del Reglamento para que fueran del tenor siguiente :

a) Cualquiera de las partes puede proponer a la otra el nombre de la persona que haya de actuar como árbitro único o el de la autoridad designadora encargada de hacer tal nombramiento;

b) Dentro de los 30 días siguientes a la recepción de la propuesta por la otra parte, las partes podrán ponerse de acuerdo sobre la elección del árbitro único o de la autoridad designadora;

c) Si transcurrido ese plazo las partes no se han puesto de acuerdo, se recurrirá a la autoridad designadora a que se hace referencia en el párrafo 4 del artículo 7 del Reglamento.

37. Se consideró también la cuestión de si podrían nombrarse como autoridades designadoras no sólo instituciones como las cámaras de comercio sino también alguna persona. La mayoría de los delegados sostuvo que el Reglamento no debía incluir ninguna definición de la autoridad designadora, dejando así su elección enteramente al criterio de las partes en cada caso particular.

Artículo 7, párrafo 4

« 4. Si transcurrido ese plazo las partes no se han puesto de acuerdo sobre el nombramiento de la autoridad designadora, el demandante podrá recurrir para ese nombramiento :

» *a)* Al Secretario General del Tribunal Permanente de Arbitraje de La Haya; o

» *b)* [Se añadirá un órgano o entidad competente que ha de establecerse con los auspicios de las Naciones Unidas.]

» La autoridad mencionada en los incisos *a* y *b* podrá solicitar de cualquiera de las partes la información que considere necesaria para el desempeño de sus funciones y comunicará a ambas partes el nombre de la autoridad designadora escogida por ella. »

38. El Comité consideró la sugerencia de que se creara un órgano de las Naciones Unidas para designar al árbitro único o nombrar una autoridad designadora a fin de que desempeñase esta función en los casos en que las partes no se pusieran de acuerdo sobre la elección del árbitro único y de una autoridad designadora. Tras deliberar, el Comité convino en que bastaría con que el Reglamento dispusiera que una parte podría pedir al Secretario General del Tribunal Permanente de Arbitraje de La Haya que en tal caso nombrara una autoridad designadora. Se expresó la opinión de que tan sólo en contados casos se recurriría al Secretario General del Tribunal Permanente de Arbitraje y que, por consiguiente, no había necesidad de crear un órgano especial de las Naciones Unidas a tal efecto.

39. Se informó al Comité de que el Secretario General del Tribunal Permanente de Arbitraje no estaría dispuesto a encargarse de nombrar directamente un árbitro único. Por consiguiente, el Comité decidió no aceptar la sugerencia de que en virtud del párrafo 4 del artículo 7 la autoridad designadora nombrara directemente a los árbitros.

40. El Comité examinó algunos aspectos administrativos de la presentación de una solicitud al Secretario General del Tribunal Permanente de Arbitraje como, por ejemplo, los gastos que ello entrañaría y el idioma en que habrían de presentarse la solicitud y la documentación de apoyo. El Comité opinó que no eran necesarias disposiciones especiales a ese respecto. El Secretario de la Comisión informó que había recibido una comunicación del Secretario General del Tribunal Permanente de Arbitraje en la que le hacía saber que no se cobrarían honorarios por ese servicio, y que sólo se requeriría el reembolso de los gastos.

41. Tras deliberar, el Comité decidió suprimir las dos últimas frases del párrafo 4 del artículo 7, ya que se consideraba que sus disposiciones eran obvias e innecesarias. El Comité convino también en que, como consecuencia de su decisión acerca de los párrafos 2 y 3 del artículo 7 (cfr. los párrafos 34 y 38), el demandante y el demandado tendrían el mismo derecho a invocar las disposiciones del párrafo 4 del artículo 7.

Artículo 7, párrafo 5

« 5. El demandante enviará a la autoridad designadora una copia de la notificación de arbitraje, una copia del contrato del que resulte el litigio o que se relacione con éste, y una copia del acuerdo de arbitraje si no figura en el contrato. »

42. El Comité señaló que el párrafo 5 del artículo 7 era aplicable a todas las autoridades designadoras de quienes se solicitara que nombrasen árbitros únicos, independientemente de que la autoridad designadora fuera elegida de común acuerdo por las partes o nombrada de conformidad con el párrafo 4 del artículo 7 del Reglamento.

43. Hubo acuerdo general en que la disposición era útil, ya que la documentación así obtenida por la autoridad designadora facilitaba el nombramiento por dicha autoridad de un árbitro único debidamente capacitado para entender en un litigio determinado.

Artículo 7, párrafo 6

« 6. La autoridad designadora procederá al nombramiento del árbitro único de conformidad con el sistema de lista siguiente :

» La autoridad designadora enviará a ambas partes una lista idéntica de por lo menos tres candidatos;

» Dentro de los 15 días siguientes a la recepción de esa lista, cada una de las partes podrá devolverla a la autoridad designadora tras haber suprimido el nombre o los nombres que le merecen objeción y enumerado los nombres restantes de la lista en el orden de su preferencia;

» Transcurrido el plazo mencionado, la autoridad designadora nombrará el árbitro único de entre los candidatos aprobados en las listas devueltas y de conformidad con el orden de preferencia indicado por las partes.

» Si por cualquier motivo no puede hacerse el nombramiento según este procedimiento, la autoridad designadora ejercerá su discreción para nombrar al árbitro único.

» La autoridad designadora podrá solicitar de cualquiera de las partes la información que considere necesaria para el desempeño de sus funciones. »

44. El Comité consideró la cuestión de si debía mantenerse el sistema de lista previsto en el párrafo 6 del artículo 7 para el nombramiento de un árbitro por una autoridad designadora.

45. Según una opinión, ese sistema era útil ya que permitía que las partes intervinieran en el nombramiento del árbitro por una autoridad designadora. Según otro parecer, el sistema de listas era demasiado complejo para que fuera impuesto con carácter obligatorio a las autoridades designadoras y era preferible un sistema que permitiera a las autoridades designadoras elegir libremente el método de nombramiento.

46. Tras deliberar, el Comité decidió que el párrafo 6 del artículo 7 dispusiera que las autoridades designadoras utilizaran el sistema de listas a menos que las partes acordaran otra cosa o que la autoridad designadora decidiera que ese sistema no era apropiado en ese caso.

ARTÍCULO 8

Artículo 8, párrafo 1

« 1. Si se han de nombrar tres árbitros, cada parte nombrará uno. Los dos árbitros así nombrados escogerán el tercer árbitro que actuará de presidente del tribunal arbitral. »

47. El Comité estuvo de acuerdo en que este párrafo, relativo a la composición del tribunal arbitral de tres miembros, se conservara en su forma actual.

Artículo 8, párrafo 2

« 2. La nacionalidad del árbitro presidente será distinta de la de las partes. »

48. El Comité examinó el fondo de este párrafo cuando discutió la disposición análoga del párrafo 1 del artículo 7, relativa al

árbitro único. El Comité convino en que la decisión adoptada con respecto al párrafo 1 del artículo 7 se reflejara en el texto del párrafo 2 del artículo 8.

Artículo 8, párrafo 3

« 3. Si dentro de los 15 días siguientes a la recepción de la notificación del demandante en que se nombra un árbitro, el demandado no ha notificado al demandante, por telegrama o télex, el árbitro por él nombrado, el demandante podrá :

» *a)* Si las partes han escogido anteriormente una autoridad designadora solicitar que esa autoridad nombre el segundo árbitro;

» *b)* Si la autoridad designadora escogida con anterioridad no quiere o no puede actuar como tal, o si las partes no han escogido esa autoridad, recurrir para ese nombramiento a cualquiera de las autoridades mencionadas en el párrafo 4 del artículo 7.

La autoridad designadora podrá ejercer su discreción para el nombramiento del segundo árbitro. »

49. Hubo acuerdo general sobre el fondo de este párrafo. No obstante, el Comité convino en que el demandante y el demandado debían recibir un trato igual en el párrafo 3 del artículo 8, y en que no debían imponerse limitaciones a los métodos que utilizara una de las partes para comunicar a la otra el nombre del árbitro por ella designado.

Artículo 8, parrafo 4

» 4. Si dentro de los 15 días siguientes al nombramiento del segundo árbitro, los dos árbitros no se han puesto de acuerdo sobre la elección del árbitro presidente, el demandante podrá proponer al demando, por telegrama o télex, los nombres de uno o más candidatos de entre quienes se escogerá al árbitro presidente. Las partes tratarán de llegar a un acuerdo sobre la elección del árbitro presidente dentro de los 30 días siguientes a la recepción por el demandado de la propuesta del demandante. »

50. El Comité consideró la cuestión del plazo dentro del cual los dos árbitros nombrados de conformidad con los párrafos 1 a 3 del artículo 8 debía llegar a un acuerdo sobre la elección del árbitro presidente. Se convino en que esa elección era sumamente importante y, por lo tanto, el Comité estimó justificado ampliar el plazo de 15 a 30 días para permitir la comunicación y las consultas entre los árbitros.

51. El Comité examinó una propuesta para modificar el párrafo 4 del artículo 8 en el sentido de que si los dos árbitros no llegaban a un acuerdo sobre la elección del árbitro presidente dentro del plazo previsto de 30 días, una autoridad designadora nombrara el árbitro presidente, sin que fuera necesario que las partes trataran nuevamente de ponerse de acuerdo sobre la elección del mismo. Se manifestó que la imposición de ese requisito demoraría excesivamente las actuaciones. Después de deliberar, el Comité decidió no aceptar esa propuesta.

52. Un representante señaló que en virtud de la legislación de su país tenía que haber un « superárbitro » y no un árbitro presidente.

Artículo 8, párrafo 5

» 5. Si transcurrido ese plazo las partes no se han puesto de acuerdo sobre la elección del árbitro presidente, o si antes de la expiración del plazo las partes han llegado a la conclusión de que no podrá haber acuerdo, el árbitro presidente será nombrado por la autoridad designadora escogida anteriormente por las partes. Si la autoridad designadora escogida antes por las partes no desea o no puede actuar como tal, o si las partes no han convenido en una autoridad de esa índole, el demandante podrá proponer al demandado, por telegrama o por télex, los nombres de uno o más institutos o personas, de entre quienes se escogerá la autoridad designadora. Las partes tratarán de llegar a un acuerdo sobre la elección de la autoridad designadora dentro de los 15 días siguientes a la recepción por el demandado de la propuesta del demandante. »

53. El Comité examinó el fondo de este párrafo al considerar las disposiciones análogas del párrafo 3 del artículo 7 relativas al nombramiento del árbitro único. El Comité convino en que las decisiones adoptadas en relación con el párrafo 3 del artículo 7 se reflejaran en el texto del párrafo 5 del artículo 8.

Artículo 8, párrafo 6

« 6. Si transcurrido ese plazo, las partes no se han puesto de acuerdo sobre la elección de la autoridad designadora, el demandante podrá recurrir a cualquiera de las autoridades mencionadas en el párrafo 4 del artículo 7 para el nombramiento de una autoridad designadora. La autoridad a que se recurra podrá solicitar de cualquiera de las partes la información que considere necesaria para el desempeño de sus funciones y comunicará a ambas partes el nombre de la autoridad designadora que ha escogido. La autoridad designadora podrá solicitar de cualquiera de las partes la información que considere necesaria para el desempeño de sus funciones. »

54. El Comité examinó el fondo de este párrafo cuando consideró las disposiciones análogas del párrafo 4 del artículo 7 relativas a la designación de un árbitro único. El Comité convino en que las decisiones adoptadas respecto del párrafo 4 del artículo 7 debían reflejarse en el párrafo 6 del artículo 8.

Artículo 8, párrafo 7

« 7. El demandante enviará a la autoridad designadora una copia de la notificación de arbitraje, una copia del contrato del que resulte el litigio o que se relacione con éste, y una copia del acuerdo de arbitraje si no figura en el contrato. »

55. El Comité examinó el fondo de este párrafo cuando consideró las disposiciones idénticas del párrafo 5 del artículo 7. El Comité estuvo de acuerdo en que la decisión adoptada respecto del párrafo 5 del artículo 7 se aplicaba igualmente al párrafo 7 del artículo 8.

Artículo 8, párrafo 8

« 8. La autoridad designadora nombrará el árbitro presidente de conformidad con las disposiciones del párrafo 6 del artículo 7. »

56. Como este párrafo es sólo una referencia al párrafo 6 del artículo 7, las decisiones adoptadas por el Comité respecto del párrafo 6 del artículo 7 se aplican también al párrafo 8 del artículo 8.

ARTÍCULO 9

Artículo 9, párrafo 1

« 1. Cualquiera de las partes podrá recusar a un árbitro, incluso al árbitro único o al árbitro presidente, prescindiendo de si ese árbitro ha sido :

» Propuesto o nombrado originalmente por él, o

» Nombrado por la otra parte o por una autoridad designadora, o

» Elegido por ambas partes o por los demás árbitros,

cuando haya circunstancias que susciten dudas justificadas respecto de su imparcialidad o independencia. »

57. El Comité examinó y decidió adoptar la sugerencia de que debería permitirse que una parte recusara al árbitro nombrado por él únicamente por razones de las que no hubiere tenido conocimiento en el momento en que hizo el nombramiento.

58. Se estuvo de acuerdo en que debería simplificarse el texto del párrafo 1 del artículo 9.

Artículo 9, párrafo 2

« 2. Entre las circunstancias mencionadas en el párrafo 1 del presente artículo se incluye todo interés financiero o personal de un árbitro en el resultado del arbitraje, o todo vínculo familiar o comercial, pasado o actual, de un árbitro con una de las partes o con el abogado o agente de cualquiera de las partes. »

59. El Comité examinó la conveniencia de suprimir este párrafo. Se señaló que debía suprimirse el párrafo 2 del artículo 9 ya que era suficiente la norma general sobre las causas de recusación contenida en el párrafo 1 del mismo artículo.

60. Después de deliberar, el Comité decidió suprimir el párrafo 2 del artículo 9.

Artículo 9, párrafo 3

« 3. El candidato a árbitro deberá revelar a quienes hagan averiguaciones en relación con su posible nombramiento todas las circunstancias que probablemente den lugar a dudas justificadas acerca de su imparcialidad o independencia. Una vez designado o elegido, el árbitro revelará tales circunstancias a las partes, a menos que ya les haya informado de ellas. »

61. El Comité examinó el párrafo 3 del artículo 9 y decidió conservar el párrafo tal como estaba redactado.

ARTÍCULO 10

Artículo 10, párrafo 1

« 1. La recusación de un árbitro deberá hacerse dentro de los 30 días siguientes a la comunicación de su nombramiento a la parte recusante, o dentro de los 30 días siguientes al conocimiento por esa parte de las circunstancias mencionadas en el artículo 9. »

62. El Comité consideró el plazo dentro del cual podía recusarse a un árbitro. Se convino en que las recusaciones deberían hacerse con toda prontitud y que por ese motivo debía reducirse a 15 días el plazo dentro del cual las partes podían recusar a un árbitro.

Artículo 10, párrafo 2

« 2. La recusación se notificará a la otra parte y al árbitro recusado. La notificación se hará por escrito y deberá ser motivada. »

63. El Comité decidió conservar este párrafo, con sujeción a una modificación en el sentido de que la recusación debería notificarse a todos los integrantes de un tribunal arbitral de tres miembros y no solamente al árbitro recusado.

Artículo 10, párrafo 3

« 3. Cuando un árbitro ha sido recusado por una parte, la otra parte podrá aceptar la recusación. El árbitro también podrá renunciar al cargo después de la recusación. En ambos casos se nombrará o elegirá un árbitro sustituto de conformidad con el procedimiento aplicable al nombramiento o la elección de un árbitro previsto en los artículos 7 u 8. »

64. Se convino en conservar el fondo de este párrafo.

65. El Comité señaló que la aceptación de la recusación por la otra parte o la renuncia del árbitro recusado a su cargo no implicaba necesariamente la aceptación o el reconocimiento de la validez de los motivos de recusación. El Comité también convino en que debería modificarse el párrafo 3 del artículo 10 para dejar claramente sentado que cuando el árbitro recusado dejara su cargo en una de las dos formas previstas en ese párrafo, el proceso de nombramiento comenzaría nuevamente al principio del procedimiento establecido en los artículos 7 u 8 para el nombramiento del árbitro sustituto, aun cuando durante el proceso de nombramiento del árbitro recusado una parte no hubiere ejercido su derecho a nombrar un árbitro o a participar en su nombramiento.

ARTÍCULO 11

« 1. Si la otra parte no acepta la recusación y el árbitro recusado no renuncia, la decisión respecto de la recusación será tomada :

a) Si el nombramiento inicial ha provenido de una autoridad designadora, por esa autoridad;

b) Si el nombramiento inicial no ha provenido de una autoridad designadora, pero se ha escogido anteriormente una autoridad designadora, por esa autoridad;

c) En todos los demás casos, por la autoridad designadora que haya de nombrarse de conformidad con las disposiciones de los artículos 7 u 8.

» 2. Si en los casos mencionados en los incisos *a*, *b* y *c* del párrafo 1, la autoridad designadora estima la recusación, se nombrará o escogerá un árbitro sustituto de conformidad con el procedimiento aplicable al nombramiento o elección de un árbitro previsto en los artículos 7 u 8, salvo que, cuando ese procedimiento exija el nombramiento de una autoridad designadora, el árbitro será nombrado por la autoridad designadora que decida respecto de la recusación. »

66. El Comité examinó los párrafos 1 y 2 del artículo 11 y decidió conservar el fondo de esas disposiciones.

67. Durante el debate se señaló que, con arreglo al derecho nacional de algunos Estados, las recusaciones de los árbitros eran decididas por el tribunal arbitral en primer término y definitivamente por el tribunal competente.

ARTÍCULO 12

Artículo 12, párrafo 1

« 1. En caso de muerte o renuncia de un árbitro durante el procedimiento artitral, se nombrará o elegirá un árbitro sustituto de conformidad con el procedimiento aplicable al nombramiento o elección de un árbitro previsto en los artículos 7 u 8. »

68. El Comité aprobó esta disposición sin modificaciones.

Artículo 12, párrafo 2

« 2. En caso de incapacidad de un árbitro o de incumplimiento en el ejercicio de sus funciones, se aplicará el procedimiento relativo a la recusación y sustitución del árbitro previsto en los artículos 10 y 11. »

69. Luego de deliberar, el Comité decidió conservar el fondo de este párrafo.

70. No obstante, se señaló que la palabra « incapacidad » era demasiado ambigua y que no quedaba en claro si abarcaba tanto la incapacidad física, por ejemplo una enfermedad grave, como la incapacidad legal, por ejemplo la minoría o la insania de un árbitro. El Comité convino en que debía reemplazarse esta palabra con una indicación objetiva que estableciera que el párrafo 2 del artículo 12 comprendía todas las circunstancias que impedían a un árbitro ejercer sus funciones por motivos legales o físicos.

Artículo 12, párrafo 3

« 3. En caso de sustitución del árbitro único o del árbitro presidente, se repetirán todas las audiencias celebradas con anterioridad. Si se reemplaza a cualquier otro árbitro, el tribunal arbitral decidirá discrecionalmente si han de repetirse o no esas audiencias anteriores. »

71. Hubo acuerdo general en que este párrafo debía convertirse en un artículo separado y abarcar la sustitución de los árbitros prevista en los artículos 11 y 12 del Reglamento.

72. Se expresó la opinión de que el Reglamento debía disponer que, a menos que las partes decidieran otra cosa, todas las audiencias habrían de repetirse en caso de sustitución de un árbitro. Según otra opinión, tal disposición era inconveniente ya que demoraría el procedimiento y aumentaría las costas del arbitraje.

73. El Comité examinó también una sugerencia de que las audiencias ya celebradas sólo se repitieran obligatoriamente cuando se sustituyese al árbitro único, y que en todos los demás casos debía dejarse a la discreción del tribunal arbitral la cuestión de la repetición de las audiencias anteriores.

74. Luego de deliberar, el Comité decidió conservar la disposición de que las audiencias anteriores se repitieran si se substituía el árbitro único o el árbitro presidente, y de que se repitiesen a discreción del tribunal arbitral cuando se substituyera cualquier otro árbitro.

ARTÍCULO 13

« Cuando las partes o una autoridad designadora propongan uno o más candidatos para el nombramiento de árbitros, deberán darse su nombre y dirección completos, así como su nacionalidad en lo posible acompañados de una descripción de sus condiciones para ser nombrados árbitros. »

75. Luego de deliberar, el Comité decidió conservar el fondo de este artículo, pero colocándolo inmediatamente después del artículo 8 del Reglamento.

ARTÍCULO 14

Artículo 14, párrafo 1

« 1. Los árbitros podrán dirigir las actuaciones del modo que consideren apropiado, con sujeción a lo dispuesto en el presente Reglamento, y siempre que se trate a las partes con igualdad y justicia. »

76. Se convino en que era necesario ampliar el concepto de « justicia » en cuanto al tratamiento de las partes por los árbitros. El Comité decidió agregar al párrafo 1 del artículo 14 una cláusula explicativa que dijera que los árbitros debían dar a todas las partes plena oportunidad de presentar su caso y de participar en todas las etapas del procedimiento arbitral.

77. Se sugirió incluir en el artículo 14 una disposición que permitiese a los árbitros delegar en la autoridad designadora o en el secretario del tribunal arbitral las tareas administrativas y de secretaría que surgieran durante el procedimiento arbitral. El Comité decidió no incorporar esta sugerencia por considerar innecesaria una disposición de esa índole, ya que en virtud del párrafo 1 del artículo 14 los árbitros estaban facultados para « dirigir las actuaciones del modo que consideren apropiado ». Se señaló que el Reglamento no impediría que se hiciese esa delegación.

Artículo 14, párrafo 2

« 2. A petición de cualquiera de las partes, los árbitros celebrarán audiencias para la presentación de pruebas testificales y periciales, o para alegatos orales. En ausencia de tal petición, los árbitros decidirán si han de celebrarse audiencias o si las actuaciones se sustanciarán únicamente sobre la base de documentos y demás material escrito. »

78. El Comité examinó la cuestion de las circunstancias en que los árbitros habrían de celebrar audiencias durante el procedimiento arbitral.

79. Se sugirió que los árbitros celebrasen audiencias como norma general, a menos que ambas partes solicitasen lo contrario. También se sugirió que, en caso de que ninguna de las partes solicitase que se celebrasen audiencias, los árbitros estuviesen facultados para decidir si debían celebrarse. El Comité decidió mantener la solución de transacción contenida en el párrafo 2 del artículo 14 y especificar que cualquiera de las partes podía solicitar que se celebrasen audiencias en cualquier momento del procedimiento arbitral.

Artículo 14, párrafo 3

« 3. Todos los documentos o informaciones suministrados a los árbitros por una parte deberán ser remitidos simultáneamente por ella a la otra parte. »

80. El Comité examinó la sugerencia de que se dispusiera en este párrafo que toda información suministrada por una de las partes a los árbitros sólo podía ser utilizada por éstos si se demostraba que también había sido transmitida a la otra parte. Esta sugerencia no fue adoptada por estimarse que crearía graves problemas prácticos a los árbitros. El Comité decidió mantener el texto actual del párrafo 3 del artículo 14.

ARTÍCULO 15

Artículo 15, párrafo 1

« 1. Salvo que las partes se hayan puesto de acuerdo sobre el lugar en que haya de celebrarse el arbitraje, dicho lugar será determinado por los árbitros. »

81. El Comité consideró la conveniencia de agregar a este párrafo una disposición que describiera uno o más de los factores que los árbitros habrían de tener presentes al determinar el lugar del arbitraje cuando las partes no lo hubiesen hecho.

82. Se opinó que el párrafo 1 del artículo 15 debía indicar a los árbitros que al seleccionar el lugar del arbitraje debían tener en cuenta las circunstancias del arbitraje de que se tratase. Sin embargo, también se dijo que esta disposición sería demasiado restrictiva dado que los árbitros también tenían que considerar, entre otras cosas, su propia conveniencia y, lo que era aún más importante, los gastos involucrados.

83. El Comité decidió agregar al párrafo 1 del artículo 15 una cláusula que indicase que, cuando tuviesen que escoger el lugar del arbitraje, los árbitros debían tener en cuenta las circunstancias particulares del arbitraje.

Artículo 15, párrafo 2

« 2. Los árbitros podrán determinar el local del arbitraje dentro del país o la ciudad convenidos por las partes. Los árbitros podrán oír testigos y celebrar entre ellos reuniones provisionales de consulta en cualquier lugar que estimen conveniente, habida cuenta de las exigencias del arbitraje. »

84. Tras considerar ciertos cambios de redacción, el Comité decidió conservar el fondo del párrafo 2 del artículo 15.

Artículo 15, párrafo 3

« 3. Los árbitros podrán reunirse en cualquier lugar que estimen adecuado para inspeccionar mercaderías y otros bienes y documentos. Se notificará a las partes con suficiente antelación para permitirles asistir a esas inspecciones. »

85. Después de deliberar, el Comité decidió mantener el texto actual del párrafo 3 del artículo 15.

Artículo 15, párrafo 4

« 4. El laudo se pronunciará en el lugar del arbitraje. »

86. El Comité consideró si el texto actual del párrafo exigía que los laudos arbitrales se acordaran, redactaran y firmaran por todos los miembros del tribunal arbitral en el lugar de celebración del arbitraje. Se señaló que en la práctica arbitral era frecuente que, al terminar sus deliberaciones, los árbitros abandonaran el lugar en que éstas se habían celebrado y redactaran y firmaran luego el laudo en otro lugar.

87. El Comité señaló que el párrafo 4 del artículo 15 tenía por fin asegurar la observancia de la Convención de Nueva York sobre el Reconocimiento y Ejecución de las sentencias arbitrales extranjeras, de 1958, y, por ese motivo, utilizaba términos muy similares. A fin de facilitar el reconocimiento y ejecución de los laudos arbitrales con arreglo a esa Convención, el Comité decidió mantener el fondo del texto actual del párrafo 4 del artículo 15.

88. El Comité no aceptó una sugerencia de que se incorporase el párrafo 4 del artículo 15 al artículo 27 del Reglamento, que trataba de la forma y efectos de los laudos arbitrales. Se señaló que el lugar del arbitraje también tenía importancia en relación con materias distintas a la forma y efectos de los laudos arbitrales, como la determinación de la ley procesal que regía las actuaciones de arbitraje.

ARTÍCULO 16

Artículo 16, párrafos 1 y 2

« 1. Con sujeción a cualquier acuerdo que hayan convenido las partes, los árbitros determinarán sin dilación después de su nombramiento el idioma o idiomas que hayan de emplearse en las actuaciones. Esa determinación se aplicará al escrito de demanda, a la contestación y a cualquier otra presentación por escrito y, de celebrarse audiencias, al idioma o idiomas que hayan de emplearse en tales audiencias. »

» 2. Los árbitros podrán ordenar que los documentos anexos al escrito de demanda o a la contestación, y cualquier documento o testimonio complementarios que se presenten durante las actuaciones en el idioma original, vayan acompañados de una traducción al idioma o idiomas convenidos por las partes o determinados por los árbitros. »

89. Después de deliberar, el Comité decidió mantener el texto actual del artículo 16.

90. Se señaló que, en los casos en que los árbitros elegían el idioma o idiomas que se emplearían en las actuaciones arbitrales, podían consultar a las partes antes de adoptar su decisión.

ARTÍCULO 17

Artículo 17, párrafo 1

« 1. Dentro de un plazo que determinarán los árbitros, el demandante remitirá su escrito de demanda al demandado y a cada uno de los árbitros. El escrito deberá ir acompañado de una copia del contrato y otra del acuerdo de arbitraje, si éste no está contenido en el contrato. »

91. Tras deliberar, el Comité mantuvo el fondo de este párrafo. Sin embargo, como consecuencia de la decisión adoptada en relación con el artículo 4, el Comité acordó modificar el párrafo 1 del artículo 17 a fin de que no se requiriese la presentación de un escrito de demanda con arreglo al artículo 17 si el demandante había adjuntado tal escrito a su notificación del arbitraje.

Artículo 17, párrafo 2

« 2. En el escrito de demanda tienen que constar los siguientes extremos :

a) Nombres y direcciones de las partes;

b) Una relación de los hechos qu sustentan la demanda;

c) Los puntos en litigio;

d) La reparación o indemnización que se pretende.

El demandante podrá acompañar a su escrito de demanda todos los documentos que considere pertinentes o referirse a los documentos que vaya a presentar. »

92. Las deliberaciones sobre este párrafo giraron alrededor de la cuestión de si debía exigirse al demandante que incluyese en su demanda una relación completa de los hechos que le servían de fundamento y un resumen de las pruebas en que se apoyaban esos hechos. Se sostuvo que tal exigencia aceleraría las actuaciones porque permitiría conocer prontamente las pruebas que la otra parte tenía la intención de presentar. Sin embargo, según otra opinión esa exigencia sería poco práctica y no resultaría útil puesto que sólo después del intercambio de la demanda y la contestación podían las partes decidir realmente qué pruebas utilizarían para apoyar sus respectivas posiciones.

93. El Comité decidió no incluir una norma que exigiera que el demandante incluyera en su demanda un resumen de las pruebas que proyectara utilizar para apoyar su demanda. En cambio, se acordó agregar al artículo 20 un párrafo que autorizase concretamente a los árbitros a pedir a las partes que presentaran un resumen de las pruebas que sustentasen los hechos expuestos en la demanda o en la contestación, respectivamente.

94. El Comité no aceptó la sugerencia de que se exigiese al demandante, con arreglo al párrafo 2 del artículo 17, que acompañase a la demanda los documentos o una lista de los documentos que la apoyaban. Sin embargo, el Comité acordó que se permitiese al demandante incluir, a su discreción, una referencia « a los documentos u otras pruebas » que se propusiera presentar.

Artículo 17, párrafo 3

« 3. El el curso de las actuaciones podrá complementarse o modificarse la demanda, con permiso de los árbitros y siempre que se ofrezca al demandado la oportunidad de ejercer su derecho de contestación respecto del cambio. »

95. El Comité examinó la conveniencia de retener este párrafo. Según una opinión, debía darse al demandante el derecho a ampliar o modificar su demanda sin tener que solicitar permiso de los árbitros. Conforme a otra opinión, la disposición que exigía que el demandante obtuviera el permiso de los árbitros antes de modificar su demanda respondía a un propósito útil puesto que impedía que el demandante retardase las actuaciones modificando reiteradamente su demanda.

96. Se acordó reestructurar el párrafo 3 del artículo 17 a fin de que autorizara en general al demandante a ampliar o modificar su demanda, pero que dispusiera también que una demanda no podría modificarse de modo que quedara excluida del campo de aplicación de la cláusula de arbitraje o del acuerdo de arbitraje separado o si los árbitros decidían que esa modificación concreta no era adecuada.

97. Un representante hizo constar sus reservas respecto a las disposiciones del párrafo 3 del artículo 17 y expresó preferencia por un sistema que no permitiera al demandante ni ampliar ni modificar su demanda.

ARTÍCULO 18

Artículo 18, párrafo 1

« 1. Dentro de un plazo que determinarán los árbitros, el demandado deberá enviar su contestación escrita al demandante y a cada uno de los árbitros. »

98. Tras considerar la cuestión de si debía fijarse en este párrafo el plazo mínimo que los árbitros concederían al demandado para enviar su contestación, el Comité decidió conservar el texto actual del párrafo.

Artículo 18, párrafo 2

« 2. En la contestación se responderá a los extremos *b*, *c* y *d* del escrito de demanda (artículo 17, párrafo 2). El demandado podrá acompañar a su escrito los documentos en que base su contestación o referirse a los documentos que vaya a presentar. »

99. El Comité convino en conservar el fondo de este párrafo. Sin embargo, de conformidad con la decisión adoptada en relación con el párrafo 2 del artículo 17 (véase el párrafo 94 *supra*), el Comité acordó modificar el párrafo 2 del artículo 18 para permitir al demandado hacer referencia en su contestación « a los documentos u otras pruebas » que se propusiera presentar.

Artículo 18, párrafo 3

« 3. En su contestación, el demandado podrá hacer una reconvención fundada en el mismo contrato o basarse en una demanda derivada del mismo contrato a los efectos de una compensación. »

100. El Comité consideró la cuestión de si debía permitirse al demandado interponer una reconvención o reclamar una compensación después de haber enviado su escrito de contestación.

101. Se expresó la opinión de que las reconvenciones y las acciones interpuestas para obtener una compensación sólo deberían ser consideradas por los tribunales arbitrales si se hacían en la contestación de la demanda y de que, por consiguiente, debería conservarse el texto actual del párrafo 3. A fin de dar a los demandados las mismas facilidades de que gozaban los demandantes para modificar sus demandas en virtud del párrafo 3 del artículo 17, se sugirió, por otra parte, que el párrafo 3 del artículo 18 dispusiera que se podría plantear una reconvención o una compensación en la contestación « o en una etapa posterior del procedimiento arbitral si los árbitros decidían que las circunstancias justificaban la demora ».

102. Tras examinar esta cuestión, el Comité decidió modificar el párrafo 3 del artículo 18 de manera que se permitiera al demandado hacer una reconvención o solicitar una compensación después de haber enviado su contestación a la demanda, a condición de que los árbitros consideraran justificada la demora en hacer la reconvención o plantear la compensación.

Artículo 18, párrafo 4

« 4. Las disposiciones de los párrafos 2 y 3 del artículo 17 se aplicarán a la reconvención y a la demanda hecha valer a los efectos de una compensación. »

103. El Comité consideró la conveniencia de permitir a los demandados que modificaran o ampliaran sus escritos de contestación de la demanda.

104. Según una opinión, debería permitirse a los demandados modificar sus contestaciones, con autorización de los árbitros, de la misma manera y en las mismas condiciones en que, en virtud del párrafo 3 del artículo 17, se permitía a los demandantes modificar su demanda. Según otro parecer, no debía otorgarse ese derecho a los demandados, porque era probable que fuese utilizado para demorar el procedimiento y aumentar las costas del arbitraje.

105. Tras deliberar, el Comité estuvo de acuerdo en que, dado que los demandantes tenían derecho a modificar su demanda, debía darse a los demandados el derecho a modificar su contestación. El Comité decidió también incluir en un nuevo artículo 18 *bis* las disposiciones sobre el derecho a modificar o ampliar la demanda y la contestación y, por consiguiente, suprimir el párrafo 3 del artículo 17, y conservar en el párrafo 4 del artículo 18 únicamente una referencia al párrafo 2 del artículo 17.

106. Un representante expresó reservas al respecto y señaló que prefería que no se permitiera ninguna modificación de la demanda o de la contestación.

ARTÍCULO 19

Artículo 19, párrafos 1 y 2

« 1. Los árbitros estarán facultados para decidir acerca de las objeciones de que carecen de competencia, incluso las objeciones respecto de la existencia o la validez de la cláusula de arbitraje o del acuerdo independiente de arbitraje.

» 2. Los árbitros estarán facultados para determinar la existencia o la validez del contrato de que forma parte una cláusula de arbitraje. A los efectos del artículo 19, una cláusula de arbitraje que forme parte de un contrato y que disponga la celebración del arbitraje con arreglo al presente Reglamento se considerará como un acuerdo independiente de las demás estipulaciones del contrato. La decisión de los árbitros de que el contrato es nulo o irrito no entrañará *ipso jure* la invalidez de la cláusula de arbitraje. »

107. Tras un debate, el Comité decidió conservar el texto actual de los párrafos 1 y 2 del artículo 19.

Artículo 19, párrafo 3

« 3. La declinatoria de la competencia de los árbitros se formulará a más tardar en la contestación o con respecto a una reconvención, en la réplica a esa reconvención. Si dicha objeción se formula en una fase ulterior, los árbitros podrán, no obstante, declararla admisible, siempre que la demora en su formulación esté justificada por las circunstancias. »

108. El Comité consideró la sugerencia de que la segunda frase de este párrafo, relativa a la formulación de la declinatoria de competencia de los árbitros en una etapa posterior a la contestación, era innecesaria y debía suprimirse. Se señaló que el fondo de esa frase estaba ya incorporado en el nuevo artículo 18 *bis*, que permitía modificar la contestación, y en el párrafo 1 del artículo 14, que facultaba a los árbitros para « dirigir las actuaciones del modo que consideren apropiado. »

109. El Comité convino en suprimir la segunda frase del párrafo 3 del artículo 19.

Artículo 19, párrafo 4

« 4. Los árbitros podrán decidir acerca de la mencionada objeción como cuestión previa o podrán seguir adelante en las actuaciones y decidir acerca de la objeción en el laudo final. »

110. El Comité examinó la sugerencia de que se estipulase que los árbitros decidiesen acerca de las declinatorias de competencia como cuestión preliminar. Se indicó que la aceptación de esa sugerencia representaría considerables economías para las partes cuando los árbitros confirmaran las declinatorias de competencia. En respuesta a ello se indicó que era preferible la flexibilidad concedida a los árbitros conforme al texto actual del párrafo 4 del artículo 19, dado que se ajustaba a las disposiciones sobre ese aspecto de los convenios internacionales y de muchas legislaciones nacionales.

111. Tras un debate, el Comité decidió mantener la flexibilidad concedida a los árbitros con arreglo al párrafo 4 del artículo 19 para decidir acerca de la declinatoria de su competencia ya sea fuera como cuestión preliminar o en el laudo final, si bien se debía especificar en el párrafo que, por regla general, los árbitros deberían decidir acerca de esas objeciones como cuestión preliminar.

ARTÍCULO 20

Artículo 20, párrafo 1

« 1. Los árbitros decidirán si se requiere que las partes presenten otros escritos, además de los de demanda y contesta-

ción, o si pueden presentarlos, y fijarán los plazos para la remisión de esos escritos. No obstante, si las partes acuerdan un nuevo intercambio de escritos, los árbitros deberán recibirlos. »

112. El Comité decidió conservar la primera frase de este párrafo en su forma actual y suprimir la segunda frase relativa al intercambio de escritos entre las partes *(réplique* y *duplique)* además de los de demanda y contestación. Hubo acuerdo general en que los árbitros tuvieran la facultad de admitir esos nuevos escritos a solicitud de sólo una de las partes y, por lo tanto, en que se suprimiera la segunda frase del párrafo 1 del artículo 20.

Artículo 20, párrafo 2

« 2. Si en la contestación se hace una reconvención, los árbitros deberán dar al demandante la oportunidad de presentar una réplica escrita a esa reconvención. »

113. El Comité estuvo de acuerdo en que el artículo 18 ya abarcaba la materia tratada en el párrafo 2 del artículo 20 y en que, por lo tanto, debía suprimirse ese párrafo.

Artículo 20, párrafo 3

« 3. En cualquier momento de las actuaciones, los árbitros podrán exigir a las partes que presenten documentos o pruebas complementarios, dentro del plazo que determinen. »

114. El Comité examinó la sugerencia de que se suprimiera este párrafo porque conforme a la norma general del párrafo 1 del artículo 14, los árbitros ya estaban autorizados a exigir que las partes presentasen documentos u otras pruebas durante el desarrollo de las actuaciones.

115. Tras un debate, el Comité expresó la opinión de que el párrafo 3 del artículo 20 era útil y que, por consiguiente, debía retenerse su fondo. No obstante, el Comité decidió que, como el párrafo 3 se refería al derecho de los árbitros a pedir a las partes que presentasen documentos u otras pruebas, mientras el párrafo 1 de este artículo se refería a su derecho a exigirles otros escritos, el párrafo 3 del artículo 20 debía figurar en un artículo separado que se insertaría inmediatamente después del artículo 20.

116. El Comité convino en que el nuevo artículo se complementase con :

a) Un párrafo en que se consignase el principio general de que correspondía a cada una de las partes probar los hechos en que basase su demanda o su contestación;

b) Un párrafo en que se dejase claramente sentado que los árbitros podían exigir a cada una de las partes un resumen de los documentos y otras pruebas que se propusiera presentar en apoyo de su demanda o contestación.

117. El Comité decidió además que el fondo del artículo 21 se añadiera al artículo 20 como párrafo separado, de modo que el artículo 20 se compondría de la primera frase del párrafo 1 actual del artículo 20 y del fondo del actual artículo 21.

118. El Comité acordó que para evitar sorpresas en la audiencia el tribunal arbitral podía exigir que se hiciera llegar de antemano a la otra parte y al tribunal arbitral un resumen de los documentos y demás pruebas que una parte se propusiera presentar.

ARTÍCULO 21

« Los plazos fijados por los árbitros para la presentación de los escritos no excederán de 45 días y, en el caso del escrito de demanda, de 15 días. Sin embargo, los árbitros podrán prorrogar los plazos si estiman que se justifica la prórroga. »

119. Tras examinar la conveniencia de reducir de 45 a 30 días el plazo máximo que normalmente deberían conceder los árbitros a las partes para la presentación de escritos, el Comité decidió retener el plazo de 45 días.

120. El Comité convino en que este artículo no contuviese ninguna norma especial sobre la presentación del escrito de demanda.

ARTÍCULO 22

Artículo 22, párrafo 1

« 1. En caso de celebrarse una audiencia, los árbitros darán aviso a las partes, con suficiente antelación, de su fecha, hora y lugar. »

121. Después de deliberar, el Comité decidió conservar el texto actual de este párrafo.

Artículo 22, párrafo 2

« 2. Si han de oírse declaraciones de testigos, cada parte comunicará a los árbitros y a la otra parte, por lo menos 15 días antes de la audiencia, el nombre y la dirección de los testigos que se propone llamar y el idioma en que depondrán. »

122. Se examinó una propuesta en el sentido de añadir a este párrafo una disposición con arreglo a la cual una parte debería comunicar a los árbitros y a la otra parte, por lo menos 15 días antes de la audiencia, no sólo el nombre y la dirección de los testigos que se propusiera llamar en la audiencia, sino también las cuestiones respecto de las cuales habrían de deponer los testigos.

123. El Comité consideró que era útil disponer antes de la audiencia de información sobre las cuestiones respecto de las cuales habrían de deponer los testigos, ya que ello permitiría a los árbitros y a la otra parte prepararse debidamente para la audiencia y, en consecuencia, aprobó esa propuesta.

Artículo 22, párrafo 3

« 3. Si lo estiman conveniente, los árbitros harán arreglos respecto de la interpretación de las declaraciones orales hechas en la audiencia o de las actas taquigráficas de la misma, dadas las circunstancias del caso o cuando las partes así lo hayan acordado y hayan comunicado a los árbitros tal acuerdo por lo menos 15 días antes de la audiencia. »

124. El Comité examinó la sugerencia de que se suprimiera este párrafo debido a que la materia a que se refería ya se trataba debidamente en las disposiciones del artículo 16 relativas al idioma que habría de usarse en el procedimiento arbitral y en el párrafo 1 del artículo 14 relativo a la discreción que se concedía a los árbitros para dirigir las actuaciones.

125. Hubo acuerdo general en cuanto a la utilidad de las disposiciones del párrafo 3 del artículo 22, dado que las importantes cuestiones que abarcaba, es decir, los arreglos hechos por los árbitros en relación con los servicos de traducción y el levantamiento de actas oficiales no se mencionaban concretamente en ninguna otra parte del reglamento. En consecuencia, el Comité decidió conservar el fondo del párrafo 3 del artículo 22. Aunque el Comité substituyó « actas taquigráficas » por « actas », se convino en que esa modificación no excluía la posibilidad de que hubiera actas taquigráficas.

Artículo 22, párrafo 4

« 4. Las audiencias se celebrarán a puerta cerrada, a menos que las partes acuerden lo contrario. Con el consentimiento de las partes, los árbitros podrán permitir que asistan a la audiencia personas distintas de las partes y sus abogados o agentes. Los árbitros podrán exigir el retiro de cualquier testigo o testigos durante la declaración de otros. Los árbitros son libres de decidir la forma en que ha de interrogarse a los testigos. »

126. Hubo acuerdo general en que debía suprimirse la segunda frase de este párrafo que establecía que, con consentimiento de las partes, los árbitros podrían permitir que asistieran a la audiencia

personas distintas de las partes o relacionadas con una de las partes, dado que su contenido ya estaba incluido en la norma general de la primera frase que establecía que las audiencias se celebrarían a puerta cerrada a menos que las partes convinieran otra cosa.

127. Se examinó la cuestión de la posible exclusión de los testigos de una audiencia mientras depusiesen otros testigos. Se señaló que en algunos sistemas jurídicos sólo se permitía que los testigos estuvieran presentes en la audiencia mientras prestaban declaración, en tanto que en otros no se excluía formalmente a los testigos, en especial los peritos. El Comité decidió retener la tercera frase del párrafo 4 del artículo 22, que establecía que los árbitros podrían exigir que los testigos no estuvieran presentes durante la declaración de otros testigos.

128. El Comité también consideró la forma en que podría interrogarse a los testigos durante una audiencia. Se convino en que los árbitros deberían tener absoluta discreción para decidir en qué forma se interrogaría a los testigos y en que, por lo tanto, debería conservarse el fondo de la última frase del párrafo 4 del artículo 22.

Artículo 22, párrafo 5

« 5. Los testigos podrán también presentar sus deposiciones por escrito firmadas. »

129. El Comité consideró la sugerencia de suprimir este párrafo ya que en algunos sistemas jurídicos los testigos debían deponer personalmente. Después de deliberar, el Comité decidió retener el párrafo 5 del artículo 22, porque la presentación por escrito de las deposiciones de los testigos podía resultar preferible algunas veces.

Artículo 22, párrafo 6

« 6. Los árbitros determinarán la admisibilidad, pertinencia e importancia de las pruebas presentadas. »

130. El Comité decidió conservar el fondo de este párrafo. El Comité decidió también aclarar que los árbitros tenían completa discreción para decidir sobre el valor que darían a las pruebas presentadas, además de la discreción que tenían para determinar la admisibilidad, pertinencia e importancia de tales pruebas.

ARTÍCULO 23

Artículo 23, párrafos 1 y 2

« 1. A petición de cualquiera de las partes, los árbitros podrán tomar todas las medidas provisionales que consideren necesarias respecto del objeto en litigio, incluso medidas destinadas a la conservación de los bienes que constituyen el objeto en litigio, como ordenar que los bienes se depositen en manos de un tercero o que se vendan los bienes perecederos.

» 2. Dichas medidas provisionales podrán estipularse en un lapso provisional. Los árbitros podrán exigir la constitución de un depósito para sufragar los costos de esas medidas. »

131. Luego de deliberar, el Comité decidió conservar el texto actual de los párrafos 1 y 2 del artículo 23.

Artículo 23, párrafo 3

« 3. La solicitud de adopción de medidas provisionales podrá dirigirse también a una autoridad judicial. Dicha solicitud no se considerará incompatible con el acuerdo de arbitraje ni como renuncia a ese acuerdo. »

132. Luego de considerar varias sugerencias sobre el texto del párrafo 3 del artículo 23 el Comité convino en conservar la substancia de ese párrafo y combinar sus disposiciones en una sola frase.

ARTÍCULO 24

Artículo 24, párrafos 1, 2 y 3

« 1. Los árbitros podrán nombrar uno o más peritos para que los informen, por escrito, sobre materias concretas que determinarán los árbitros. Se remitirá a las partes una copia de las atribuciones del perito, fijadas por los árbitros.

» 2. Las partes suministrarán al perito toda la información pertinente o presentarán para su inspección todos los documentos o mercancías pertinentes que aquél pueda pedirles. Toda diferencia entre una de las partes y el perito acerca de la pertinencia de cualquier información o presentación requeridas se remitirá a la decisión de los árbitros.

» 3. Una vez recibido el dictamen del perito, los árbitros comunicarán una copia del mismo a las partes, a quienes se ofrecerá la oportunidad de expresar por escrito su opinión sobre el dictamen. Las partes tendrán derecho a examinar cualquier documento en que el perito haya basado su dictamen. »

133. Luego de deliberar, el Comité decidió conservar el texto actual de los párrafos 1, 2 y 3 del artículo 24.

Artículo 24, párrafo 4

« 4. Después de la entrega del dictamen y a solicitud de cualquiera de las partes, podrá oírse al perito en una audiencia en que las partes y sus abogados o mandatarios tendrán oportunidad de estar presentes y de interrogar al perito. En esa audiencia, cualquiera de las partes podrá presentar peritos con objeto de que presten declaración sobre los puntos controvertidos. Serán aplicables a esas actuaciones las disposiciones del artículo 22. »

134. Se estudió la conveniencia de conservar la segunda frase de este párrafo, que autorizaba a cualquiera de las partes a presentar peritos. El Comité opinó que debía conservarse esta frase, ya que servía para informar a las partes de su derecho a presentar peritos sin que de ello se dedujera que sólo podían presentar peritos en las audiencias en que prestasen declaración peritos nombrados por los árbitros.

135. Como resultado de su decisión de suprimir en el artículo 5 del Reglamento la mención del « abogado o mandatario » de las partes, el Comité suprimió estas palabras en la primera frase del párrafo 4 del artículo 24. El Comité conservó las disposiciones del párrafo 4 del artículo 24 con esa modificación.

ARTÍCULO 25

Artículo 25, párrafo 1

« 1. Si en el plazo determinado por los árbitros con arreglo al artículo 17 el demandante no remite su escrito de demanda, los árbitros podrán concederle un nuevo plazo para que remita ese escrito. Si, dentro de ese nuevo plazo, el demandante no remite su escrito de demanda sin invocar causa suficiente, los árbitros ordenarán la conclusión del procedimiento. »

136. Hubo acuerdo general en que debía modificarse este párrafo para indicar con más claridad que la sanción prevista en la segunda frase para el caso de que no se remitiera el escrito de demanda consistía en la terminación del procedimiento. Se señaló que dicha terminación no estaría basada en el fondo de la controversia y que, por consiguiente, no impedía al demandante iniciar un nuevo procedimiento.

137. El Comité opinó que las costas de un arbitraje concluido por no haber remitido el demandante su escrito de demanda debían, en principio, correr a cargo de éste, y que debía enmendarse el artículo 33, referente a la determinación y al prorrateo de los elementos de las costas del arbitraje a fin de que abarcara los procedimientos comprendidos en el párrafo 1 del artículo 25.

Artículo 25, párrafo 2

« 2. Si, en el plazo determinado por los árbitros con arreglo al artículo 18, el demandado no remite su contestación a la demanda sin invocar causa suficiente, los árbitros podrán proseguir el arbitraje. »

138. El Comité convino en que debería darse a los demandados el mismo derecho a que se ampliara el plazo de comunicación de la contestación a la demanda que el concedido a los demandantes con arreglo al párrafo 1 del artículo 25 para la comunicación del escrito de demanda.

139. El Comité decidió combinar en un párrafo único las disposiciones de los párrafos 1 y 2 del artículo 25 para garantizar que demandante y demandado tuviesen la misma posibilidad de obtener una ampliación del plazo fijado inicialmente por los árbitros para la comunicación del escrito de demanda y de la contestación a la demanda, respectivamente.

Artículo 25, párrafo 3

« 3. Si cualquiera de las partes no comparece a una audiencia debidamente convocada con arreglo al presente Reglamento, sin invocar causa suficiente, los árbitros estarán facultados para proseguir el arbitraje, y se considerará que el procedimiento se ha celebrado en presencia de todas las partes. »

140. El Comité opinó que la norma de interpretación establecida en este párrafo era innecesaria y no debía conservarse. Se hizo hincapié en que la sanción por no comparecer residía en la autorización otorgada a los árbitros de « proseguir el arbitraje ».

141. El Comité acordó conservar la sustancia del párrafo 3 del artículo 25 con sujeción a esa supresión.

Artículo 25, párrafo 4

« 4. Si después de haber sido notificada debidamente, cualquiera de las partes omite sin causa justificada la presentación de pruebas documentales cuando se deba dictar el laudo exclusivamente sobre la base de documentos y demás material escrito, los árbitros podrán dictar el laudo basándose en las pruebas de que dispongan. »

142. Después de examinar las sugerencias sobre el texto del párrafo 4 del artículo 25, el Comité decidió conservar la sustancia de ese párrafo.

ARTÍCULO 26

« Se considerará que la parte que siga adelante con el arbitraje sabiendo que no se ha cumplido alguna disposición o requisito del presente Reglamento, sin expresar prontamente su objeción a tal incumplimiento, renuncia a su derecho de objetar. »

143. El Comité consideró la conviencia de añadir al artículo 26 el concepto de la renuncia implícita de una parte que « debiera haber sabido » que no se había cumplido un requisito del Reglamento.

144. Se expresó la opinión de que esa adición sería útil para evitar la dificultad de probar en qué momento una parte « se había enterado » de que se había violado una disposición del Reglamento. Se indicó que otros cuerpos de normas procesales para arbitraje mercantil internacional contenían disposiciones sobre la renuncia implícita.

145. Según otro parecer, no se debería extender el artículo 26 para que abarcara la renuncia implícita de una parte que « debiera haber sabido » que se estaba violando el Reglamento, ya que se suponía que las partes conocían el Reglamento con arreglo al cual habían acordado recurrir al arbitraje.

146. Después de un debate, el Comité decidió conservar el texto actual del artículo 26 y no añadir una disposición referente a la renuncia implícita. El Comité opinó que el artículo servía para un fin útil por cuanto estaba destinado a proteger la validez de las actuaciones arbitrales o del laudo subsiguiente contra las alegaciones de violaciones de poca entidad del procedimiento establecido en el Reglamento.

147. Se señaló que como el artículo 26 relativo a la renuncia se aplicaba a todas las disposiciones del Reglamento de arbitraje de la CNUDMI, debería colocarse en la parte del Reglamento titulada Sección I : Disposiciones introductorias. Después de un debate, el Comité decidió mantener el artículo 26 en el lugar en que aparecía en el Reglamento ya que, en la práctica, sería invocado principalmente en relación con la violación de las disposiciones del Reglamento que se produjeran en el curso de las actuaciones.

ADICIONES PROPUESTAS A LA SECCIÓN III : PROCEDIMIENTO ARBITRAL

a) *Conclusión de las audiencias*

148. El Comité consideró la conveniencia de agregar a la sección III del Reglamento un artículo 25 *bis* sobre la conclusión de las audiencias. Se indicó que dicho artículo debía establecer que una vez que se hubiera dado suficiente aviso a las partes, los árbitros podrían declarar concluidas las audiencias y la recepción de pruebas, conservando no obstante la facultad de reiniciar las audiencias si lo considerasen necesario debido a las circunstancias excepcionales. Se sugirió utilizar como modelos los artículos 33 y 34 de las Reglas del Procedimiento de la Comisión Interamericana de Arbitraje Comercial, de 1969.

149. Se señaló que el artículo 25 *bis* propuesto aseguraría que ninguna de las partes pudiera demorar irrazonablemente el procedimiento arbitral mediante solicitudes reiteradas de audiciencia o de recepción de nuevas pruebas suplementarias. Se señaló además que las disposiciones del artículo 25 *bis*, que facultaban a los árbitros para reiniciar las audiencias si lo consideraran necesario en circunstancias excepcionales, estaban destinadas a impedir que una parte sostuviera con razón que no había podido presentar su caso y que, por lo tanto, de conformidad con el artículo V de la Convención de Nueva York de 1958, sobre el Reconocimiento y Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras, el laudo no debía ser aplicado.

150. Tras un debate, el Comité decidió aceptar la sugerencia de que se agregara un artículo sobre la terminación de las audiencias.

b) *Decisiones de los árbitros sobre cuestiones de procedimiento*

151. El Comité consideró la propuesta de que se agregara a la sección III del Reglamento un artículo referente al grado de consenso necesario entre los miembros de un tribunal arbitral para la adopción de decisiones sobre cuestiones de procedimiento. Se convino en que, como regla general, todas las decisiones de los árbitros, inclusive las decisiones sobre cuestiones de procedimiento, deberían ser adoptadas al menos por la mayoría de los árbitros.

152. Se señaló que un artículo aparte relativo a la capacidad de decisión de los árbitros sobre cuestiones de procedimiento debería disponer que el árbitro presidente pudiera decidir las cuestiones de procedimiento cuando no fuese posible adoptar una decisión por mayoría.

153. Tras un debate, el Comité decidió no agregar un artículo a la sección III referente a la adopción de decisiones por los árbitros respecto de las cuestiones de procedimiento. Pero decidió también agregar un nuevo artículo a la sección IV del Reglamento que rigiera todos los casos de adopción de decisiones por los árbitros, incluso la adopción de cualquier decisión sobre cuestiones de procedimiento.

ARTÍCULO 27

Artículo 27, párrafo 1

« 1. Además del laudo definitivo, los árbitros podrán dictar laudos provisionales, interlocutorios o parciales. »

154. Tras un debate, el Comité decidió conservar el texto actual del párrafo 1 del artículo 27.

Artículo 27, párrafo 2

« 2. El laudo obligará a las partes. El laudo se hará por escrito y se expondrán en él los motivos en que se basa, a menos que ambas partes hayan convenido expresamente en que no sea motivado. »

155. Se examinó si era necesario que el Reglamento exigiera que un laudo expusiera sus fundamentos. Se señaló que en algunos sistemas jurídicos tales fundamentos no figuraban habitualmente en los laudos, en tanto que en otros sistemas jurídicos un laudo debía incluir los motivos en que se basaba.

156. Se opinó que, a fin de garantizar su ejecutabilidad, el laudo debía incluir los fundamentos y que, en consecuencia, debía eliminarse la opción que tenían las partes, en virtud del párrafo 2 del artículo 27, de convenir en que no se expresaran en el laudo. No obstante, según otra opinión, debía conservarse el texto actual del párrafo 2 del artículo 27, que requería que el laudo expusiera los motivos en que se basaba a menos que las partes hubieran convenido expresamente lo contrario.

157. El Comité decidió reestructurar el párrafo 2 del artículo 27 a fin de que los arbitros no estuvieran obligados a incluir en el laudo mismo los motivos en que se basaba, sino que pudieran optar por expresar esos fundamentos en una declaración adjunta al laudo pero que no formara parte de él. Hubo acuerdo también en que las partes podrían convenir, expresa o implícitamente (por ejemplo, cuando hubieran elegido como lugar de arbitraje un país cuyo derecho nacional no exigiera habitualmente que los laudos fueran motivados), que los árbitros no estuvieran obligados a explicar los fundamentos del laudo.

Artículo 27, párrafo 3

« 3. Cuando haya tres árbitros, el laudo se dictará por mayoría de votos de los árbitros. »

158. Se estudió la posibilidad de que los tres miembros de un tribunal arbitral no pudieran convenir en un laudo por mayoría de votos.

159. Se expresó la opinión de que en tal caso debía prevalecer la decisión del árbitro presidente. Se hizo notar a este respecto que el reglamento de arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional había contenido una disposición semejante durante muchos años sin provocar ningún problema en la práctica.

160. Como respuesta a ese argumento, se señaló que la norma que resolviera el caso en que los árbitros no pudieran llegar a un acuerdo respecto del laudo haciendo prevalecer la decisión del árbitro presidente podía prestarse a abusos de los árbitros presidentes, quienes podrían dictar laudos exagerados. Se señaló asimismo que la exigencia de que los laudos fueran dictados por mayoría de votos de los árbitros los obligaría a continuar sus deliberaciones cuando no se llegara a un acuerdo inicialmente y que era probable que ello condujera a un laudo de transacción aceptable para la mayoría de los árbitros.

161. Tras un debate, el Comité conservó el criterio de fondo del párrafo 3, que exigía que los laudos se dictaran por mayoría de votos de los árbitros. Pero el Comité decidió que esta norma constituyera el párrafo 1 de un nuevo artículo de la sección IV sobre decisiones, y que el párrafo 2 de ese nuevo artículo dispusiera que en las cuestiones de procedimiento el árbitro presidente podría decidir por sí mismo cuando no hubiera mayoría, con sujeción, en su caso, a la revisión de esa decisión por el tribunal arbitral.

162. Un representante hizo constar sus reservas y expresó preferencia la inclusión de una disposición que se ocupara concretamente del caso en que la mayoría de los árbitros no pudiera llegar a un acuerdo.

Artículo 27, párrafo 4

« 4. El laudo será firmado por los árbitros. Cuando haya tres árbitros, la falta de la firma de uno de ellos no perjudicará la validez del laudo. Se indicará en el laudo el motivo de la ausencia de la firma de un árbitro. »

163. Hubo acuerdo general en que debía exigirse que todos los árbitros firmaran el laudo, incluso los árbitros disidentes. Se señaló que en algunos sistemas jurídicos sólo se podía hacer cumplir un laudo arbitral si había sido firmado por todos los árbitros, en tanto que en otros sistemas dos firmas eran suficiente.

164. El Comité señaló que la mención de la fecha y el lugar en que se dictaba el laudo tenía gran importancia para su ejecución. Por ese motivo se convino en que el párrafo 4 debía disponer que el laudo había de incluir la fecha y el lugar en que se había dictado.

165. El Comité examinó la conveniencia de conservar la disposición que figuraba en la segunda frase del párrafo 4 referente a los efectos jurídicos de la falta de la firma de un árbitro en el laudo. Tras un debate, el Comité convino en que los efectos jurídicos de la falta de la firma de un árbitro debían ser resueltos por el derecho nacional aplicable y que, por consiguiente, el reglamento debía guardar silencio al respecto. Sin embargo, el Comité conservó la disposición que exigía que en el laudo se indicara por qué razón no lo había firmado un árbitro.

166. Se estudió también la posible adición de una disposición concreta en que se autorizara la inclusión en el laudo de la opinión en disidencia de un árbitro. La mayoría del Comité estimó que no debía hacerse ninguna mención concreta de las opiniones en disidencia permitiendo así, pero no exigiendo, que se incluyeran en el laudo arbitra las opiniones en disidencia.

Artículo 27, párrafo 5

« 5. Sólo podrá hacerse público el laudo con el consentimiento de ambas partes. »

167. Tras un debate, el Comité decidió conservar el texto actual del párrafo. Se señaló que un laudo arbitral podía llegar a hacerse público en ciertos casos aun sin el consentimiento de ambas partes, por ejemplo, durante los procedimientos de reconocimiento y ejecución del laudo.

Artículo 27, párrafo 6

« 6. Los árbitros remitirán a las partes copias del laudo firmadas por ellos. »

168. Se examinó la conveniencia de fijar un plazo que empezara a correr en la fecha en que se dictó el laudo y dentro del cual se deberían remitir a las partes copias del mismo.

169. El Comité estimó que no era necesario fijar un plazo para comunicar el laudo a las partes, por cuanto un laudo no debía perder validez únicamente por la inobservancia de tal plazo por los árbitros.

Artículo 27, párrafo 7

« 7. Si el derecho de arbitraje del país en que se dicta el laudo requiere el registro o el depósito del laudo, los árbitros cumplirán este requisito dentro del plazo señalado por ese derecho. »

170. Tras un debate, el Comité acordó conservar en sustancia el párrafo 7, pero con la aclaración de que los árbitros estaban obligados a registrar o a depositar su laudo únicamente si el derecho de arbitraje del país en que éste se dictó exigía que fueran los árbitros quienes efectuaran ese registro o depósito.

ARTÍCULO 28

Artículo 28, párrafo 1

« 1. Los árbitros aplicarán el derecho que las partes hayan indicado como aplicable al fondo del litigio. Tal indicación debe figurar en una cláusula expresa o derivar sin ambigüedad de las estipulaciones del contrato. »

171. Hubo acuerdo general en mantener el principio contenido en la primera frase de este párrafo, que dejaba a las partes en libertad para indicar la ley aplicable a los aspectos de fondo de su litigio. No obstante, se convino en que el método por el que las partes podían hacer esa indicación no debía ser regido por el Reglamento de la CNUDMI sino por el derecho nacional aplicable.

172. Se señaló que la referencia contenida en el párrafo 1 al « derecho que las partes hayan indicado como aplicable al fondo del litigio » debía entenderse como una referencia al derecha interno de ese país, con exclusión de las normas de ese derecho que regían el conflicto de leyes o el reenvío.

Artículo 28, párrafo 2

« 2. Si las partes no indican el derecho aplicable, los árbitros aplicarán el derecho que determinen las normas de conflictos de leyes que los árbitros estimen aplicables. »

173. Hubo acuerdo general en conservar la substancia de este párrafo, que estipulaba que si las partes no indicaban el derecho aplicable al fondo de su litigio los árbitros elegirían ese derecho basándose en las normas que regían los conflictos de leyes.

174. Se examinó la cuestión de la determinación de las normas de conflictos de leyes que debería utilizar el tribunal arbitral. Como resultado de sus deliberaciones sobre este aspecto el Comité aprobó la frase « las normas de conflicto de leyes que estime aplicables. »

Artículo 28, párrafo 3

« 3. Los árbitros únicamente decidirán *ex aequo et bono* o como amigables componedores si las partes les han autorizado expresamente para ello y el derecho de arbitraje del país donde se dicte el laudo permite ese tipo de arbitraje. »

175. Se acordó conservar en este párrafo la referencia a las decisiones arbitrales adoptadas tanto *ex aequo et bono* como en calidad de componedor, ya que esas expresiones tenían connotaciones diferentes en los diversos sistemas jurídicos nacionales.

176. Se señaló que « el derecho del país donde se dicte el laudo » no coincidía en todos los casos con la ley que regía el procedimiento arbitral, y que algunos derechos nacionales, así como la Convención de Nueva York (1958) sobre el reconocimiento de las sentencias arbitrales extranjeras, parecían considerar la posibilidad de que las partes eligieran el derecho que debía regir las actuaciones arbitrales.

177. Como resultado de sus deliberaciones sobre este aspecto el Comité acordó que el tribunal arbitral decidiera *ex aequo et bono* o como amigable componedor sólo si las partes le autorizaban expresamente para ello y si « el derecho aplicable al procedimiento arbitral » permitía ese tipo de arbitraje.

178. Un representante hizo constar sus reservas y declaró que prefería que se facultara al tribunal arbitral para decider *ex eaquo et bono* o como amigable componedor únicamente si el derecho del país donde se hubiera de ejecutar el laudo arbitral permitía ese tipo de arbitraje.

Artículo 28, párrafo 4

« 4. En todo caso, los árbitros tendrán en cuenta las estipulaciones del contrato y los usos mercantiles. »

179. El Comité examinó una propuesta en el sentido de que se colocara el párrafo 4 en un artículo separado que se titularía « Efectos del contrato ». Se indicó también que las disposiciones del párrafo 4 del artículo 28 que obligaban a los árbitros a tener en cuenta las estipulaciones del contrato y los usos mercantiles, no debían aplicarse a las decisiones arbitrales adoptadas *ex aequo et bono* o como amigable componedor.

180. Como resultado de sus deliberaciones sobre este aspecto el Comité decidió que el párrafo 4 siguiera siendo un párrafo 28, y que sus disposiciones se aplicaran también a los arbitrajes *ex aequo et bono* o dictados como amigable componedor. Un representante hizo constar sus reservas y declaró que, a su juicio, especialmente en los arbitrajes *ex aequo et bono*, los árbitros (el tribunal arbitral) no debían estar obligados a respetar rígidamente los términos del contrato, cuya aplicación literal podría resultar inicua por acarrear una excesiva onerosidad superviniente.

181. También se examinó la conveniencia de que la obligación de los árbitros de atenerse a las estipulaciones del contrato estuviera formulada en términos más estrictos que su obligación de respetar los usos mercantiles. Se afirmó que esa distinción resultaría útil, ya que daría relieve a las estipulaciones del contrato.

182. Tras considerar esta cuestión, el Comité decidió que el Reglamento estipulara que en todos los casos el tribunal decidiría con arreglo a las condiciones del contrato y teniendo en cuenta los usos mercantiles aplicables a la transacción.

ARTÍCULO 29

Artículo 29, párrafo 1

« 1. Si, antes de que se dicte el laudo, las partes convienen en un arreglo del litigio, los árbitros dictarán une orden de suspensión de las actuaciones o, si lo piden ambas partes y los árbitros lo aceptan, registrarán el arreglo en forma de laudo arbitral en términos consensuales. Este laudo no ha de ser necesariamente motivado. Si, antes de que se dicte el laudo, se hace innecesaria o imposible la continuación del procedimiento por cualquier otra razón, los árbitros comunicarán a las partes su propósito de dictar una orden de suspensión de las actuaciones. Los árbitros estarán facultados para dictar dicha orden, a menos que una de las partes se oponga a la suspensión. »

183. Tras deliberar, el Comité decidió conservar el fondo del párrafo 1 del artículo 29.

184. Se convino en general en que las disposiciones del párrafo 1 debían figurar en dos párrafos separados, en el primero de los cuales se tratarían los arreglos convenidos por las partes y en el segundo los casos en que se hiciera innecesaria o imposible la continuación del procedimiento.

185. Después de considerar algunas sugerencias tendientes a que se incluyera el artículo 29 en un lugar anterior del Reglamento, el Comité decidió que, por razones de presentación lógica, el artículo 29 quedara donde estaba.

Artículo 29, párrafo 2

« 2. En la orden de suspensión de las actuaciones o en el laudo arbitral en términos consensuales, los árbitros indicarán las costas del arbitraje según lo dispuesto en el artículo 33. Salvo que las partes acuerden otra cosa, los árbitros prorratearán las costas entre las partes según estimen adecuado. »

186. El Comité decidió ampliar el alcance de este párrafo para que incluyera también la fijación de las costas del arbitraje correspondientes a actuaciones arbitrales que se dieran por terminadas, de conformidad con el párrafo 1 del artículo 25, por no haber presentado el demandante su escrito de demanda.

187. El Comité estuvo de acuerdo en que las normas generales del artículo 33 relativas a la fijación de las costas del arbitraje y su prorrateo entre las partes debían ser aplicables a todos los casos en

que las actuaciones concluyeran con una orden de dar por terminadas las actuaciones arbitrales (párrafo 1 del artículo 25 o párrafo 1 del artículo 29) o con un laudo arbitral en términos consensuales (párrafo 1 del artículo 29).

Artículo 29, párrafo 3

« 3. Los árbitros remitirán a las partes copias de la orden de suspensión de las actuaciones o del laudo arbitral en términos consensuales, debidamente firmadas por ellos. Cuando se pronuncie un laudo arbitral en términos consensuales se aplicará lo dispuesto en el párrafo 7 del artículo 27. »

188. Tras deliberar, el Comité estuvo de acuerdo en conservar el texto actual del párrafo 3 del artículo 29.

ARTÍCULO 30

Artículo 30, párrafo 1

« 1. Dentro de los 30 días siguientes a la recepción del laudo, cualquiera de las partes podrá recabar de los árbitros, notificando a la otra parte, una interpretación del laudo. Esa interpretación será obligatoria para ambas partes. »

189. Se examinó la conveniencia de ampliar el período de 30 días previsto en este párrafo para transmitir a los árbitros la petición de que hicieran una interpretación de su laudo.

190. Tras deliberar, el Comité decidió conservar el plazo de 39 días para comunicar la petición de interpretación del laudo, a fin de que los árbitros supieran en forma razonablemente rápida que se les pedirían algunas nuevas actuaciones respecto del laudo.

Artículo 30, párrafo 2

« 2. La interpretación se formulará por escrito dentro de los 45 días siguientes a la recepción de la solicitud, y se aplicará lo dispuesto en los párrafos 3 a 7 del artículo 27. »

191. El reconocimiento de que, cuando el tribunal arbitral hiciera una interpretación del laudo, dicha interpretación estaría necesaria y autoritativamente vinculada a ese laudo, el Comité decidió disponer en el párrafo 2 que esa interpretación formara parte del laudo. Por la misma razón, se convino en que los párrafos 2 a 7 del artículo 27, relativos a la forma y los efectos del laudo, fuesen aplicables a la interpretación de éste.

192. Se convino en que los árbitros no tendrían derecho a una remuneración extraordinaria por hacer una interpretación del laudo, ya que sería la vaguedad del mismo lo que daría lugar a la petición de interpretación. El Comité opinó que la mejor forma de lograr eso era agregar una disposición en ese sentido al artículo 33 relativo a la costas del arbitraje.

ARTÍCULO 31

Artículo 31, párrafo 1

« 1. Dentro de los 30 días siguientes a la recepción del laudo, cualquiera de las partes podrá recabar de los árbitros, notificando a la otra parte, que se rectifique en el laudo cualquier error de cálculo, de copia o tipográfico, o cualquier otro error de naturaleza similar. Dentro de los 30 días siguientes a la comunicación del laudo, los árbitros podrán efectuar dichas correcciones por su propia iniciativa. »

193. Tras examinar la sugerencia de que se suprimiera el plazo de 30 días para comunicar la petición de rectificación del laudo, el Comité decidió conservar el texto actual del párrafo 1 del artículo 31.

Artículo 31, párrafo 2

« 2. Esas correcciones se harán por escrito y se aplicará lo dispuesto en los párrafos 6 y 7 del artículo 27. »

194. Se convino en que, para destacar la relación inmediata entre el laudo y su rectificación por el tribunal arbitral que lo dictó, deberían hacerse aplicables a tal rectificación los párrafos 2 a 7 del artículo 27 relativos a la forma y efectos del laudo.

195. Hubo acuerdo general en que los árbitros no deberían tener derecho a una remuneración extraordinaria por haber rectificado errores en su laudo y en que el artículo 33, relativo a las costas del arbitraje, debería contener una disposición a tal efecto.

ARTÍCULO 32

Artículo 32, párrafo 1

« 1. Dentro de los 30 días siguientes a la recepción del laudo, cualquiera de las partes podrá recabar de los árbitros, notificando a la otra parte, que dicten un laudo adicional respecto de las reclamaciones formuladas en el procedimiento arbitral pero omtitidas en el laudo. »

196. Tras deliberar, el Comité decidió conservar el fondo del párrafo 1 del artículo 32.

Artículo 32, párrafo 2

« 2. Si los árbitros estiman justificada la solicitud de un laudo adicional y consideran que la omisión puede rectificarse sin necesidad de ulteriores audiencias o testimonios, completarán el laudo dentro de los 60 días siguientes a la recepción de la solicitud. »

197. Se examinó la posibilidad de suprimir la disposición según la cual los árbitros sólo podrían dictar un laudo adicional si consideraban que el laudo adicional para rectificar la omisión concreta no requería nuevas audiencias o testimonios.

198. Se señaló que, con arreglo al texto actual del párrafo 2, si se requirieran otras audiencias o nuevos testimonios, la parte que solicitara el laudo adicional estaría obligada a iniciar un nuevo procedimiento arbitral. Se señaló también que, incluso si pudiera dictarse un laudo adicional aunque fueran necesarias otras audiencias o nuevos testimonios, los árbitros seguirían teniendo facultades discrecionales para decidir si debían dictar un laudo adicional en un caso concreto.

199. En respuesta a lo anterior se indicó, sin embargo, que si se eliminara el requisito de que el laudo adicional sólo pudiera dictarse si no se requerían nuevas audiencias o testimonios, la parte perdedora trataría de reiniciar el procedimiento arbitral solicitando laudos adicionales. Se expresó también la opinión de que, con frecuencia, el hecho que el tribunal no celebrara las audiencias necesarias o recibiera los testimonios apropiados se debía a la negligencia de la parte que solicitaba el laudo adicional.

200. Tras deliberar ,el Comité decidió conservar en sustancia el texto actual del párrafo 2 del artículo 32.

Artículo 32, párrafo 3

« 3. Cuando se pronuncie un laudo adicional, se aplicarán las disposiciones de los párrafos 2 a 7 del artículo 27. »

201. Tras deliberar, el Comité decidió conservar el texto actual del párrafo 3.

202. Hubo acuerdo general en que los árbitros no deberían tener derecho a honorarios extraordinarios por dictar un laudo adicional, ya que lo que habría que rectificar en el laudo adicional sería una omisión en la que habrían incurrido los árbitros mismos. Se convino en que el artículo 33, relativo a las costas del arbitraje, incluyera una disposición a tal efecto.

ARTÍCULO 33

Artículo 33, parte introductoria e inciso a del párrafo 1

« 1. Los árbitros fijarán en el laudo las costas del arbitraje. El término " costas " incluye lo siguiente :

» *a)* Los honorarios de los árbitros, que se indicarán por separado y que fijarán los propios árbitros; »

203. Hubo acuerdo general en cuanto a que este artículo debía contener un párrafo separado que se ocupase de las costas del arbitraje, incluso las costas de las actuaciones que finalizasen con una orden de poner fin al procedimiento arbitral (párrafo 1 del artículo 25 y párrafo 1 del artículo 29) o con un laudo arbitral en términos consensuales (párrafo 1 del artículo 29).

204. Se convino también en que debía agregarse al artículo 33 un párrafo que indicara expresamente que los árbitros no podían recabar honorarios por interpretar, corregir o completar su laudo de conformidad con los artículos 30 a 32 del Reglamento.

205. Se planteó la cuestión de si los rubros enumerados como costas del arbitraje y que figuraban en los incisos *a* a *f* eran los únicos que el Reglamento consideraría como costas del arbitraje. Después de deliberar, el Comité decidió poner en claro que en los incisos *a* a *f* se había querido presentar una lista que incluía los tipos de costos y gastos en que se incurría durante el arbitraje y que serían considerados costas del arbitraje a los fines del Reglamento de arbitraje de la CNUDMI.

206. Se consideró la conveniencia de incorporar al Reglamento de arbitraje de la CNUDMI un arancel que rigiera los gastos de administración y los honorarios de los árbitros, o de referirse a un arancel fijado por una institución arbitral existente.

207. Se expresó la opinión de que hacía falta un arancel, ya sea presentado en su totalidad en el Reglamento o incorporado por referencia, pues serviría de orientación a las partes y a los árbitros en cuanto a las costas del arbitraje. También se dijo que ese arancel evitaría la posibilidad de que algunos árbitros recabasen honorarios excesivamente altos por sus servicios.

208. Por otra parte, se respondió que no debía incluirse en el Reglamento un arancel de costas y de honorarios de los árbitros por las siguientes razones principales :

a) El Reglamento estaba destinado a ser aplicado en todo el mundo y las expectativas de las partes y los árbitros en cuanto a costas y honorarios diferían ampliamente en las diversas partes del mundo; y

b) Todos los aranceles existentes presentaban grandes diferencias entre los honorarios máximos y mínimos y disponían que para el control de los honorarios realmente percibidos se recurriría a una autoridad administradora.

209. Después de deliberar, el Comité decidió no incluir en el Reglamento ningún arancel de costas y de honorarios de los árbitros ni una referencia a un arancel fijado por una institución arbitral existente. Sin embargo, el Comité decidió agregar un párrafo separado que explicase detalladamente que los árbitros debían fijar sumas razonables como pago de sus honorarios y tomar en consideración ciertos factores a ese respecto.

210. Con arreglo a ese nuevo artículo, los honorarios de los árbitros deberían ser razonables, teniendo en cuenta las circunstancias particulares del caso. Además, si las partes se ponían de acuerdo en cuanto a una autoridad designadora, o se nombraba tal autoridad de conformidad con el párrafo 4 del artículo 7, los árbitros deberían, en la medida que resultase apropiada atendidas las circunstancias del caso, tener en cuenta el arancel de honorarios u otro criterio que acostumbrara a aplicar tal autoridad para establecer los honorarios de los árbitros en casos internacionales. El nuevo artículo permitía que una de las partes solicitara que los árbitros consultasen con dicha autoridad designadora antes de fijar sus honorarios.

Artículo 33p, árrafo 1, incisos b *y* c

« *b)* Los gastos de viaje y los demás desembolsos de los árbitros;

» *c)* Las costas del asesoramiento pericial o de cualquier otra asistencia que requieran los árbitros; »

211. Tras deliberar, el Comité decidió conservar el texto actual de los incisos *b* y *c*.

Artículo 33, párrafo 1, inciso d

« *d)* Los gastos de viaje de los testigos, en la medida en que dichos gastos sean aprobados por los árbitros; »

212. El Comité estudió la conveniencia de mantener el inciso *d*, que incluía los gastos de viaje de los testigos en las costas del arbitraje en la medida en que dichos gastos fueran aprobados por los árbitros.

213. Se señaló que los testigos eran presentados generalmente por una de las partes y que cada parte decidía cuáles y cuántos testigos deseaba presentar. Se expresó la opinión de que, para asegurarse de que ninguna parte citase a testigos sin tener en cuenta los gastos correspondientes, debía suprimirse el inciso *d* o limitar su alcance a los gastos de los testigos que fuesen citados por los árbitros.

214. Sin embargo, se señaló en respuesta que los gastos correspondientes a la citación de testigos podían ser considerables y que la parte ganadora debía ser compensada por los gastos efectuados al citar a testigos que fueran de importancia fundamental para probar los méritos de su posición.

215. Después de un debate, el Comité decidió mantener el fondo del inciso *d*, pero aclarar que tanto los gastos de viaje como los demás gastos de los testigos serían incluidos en las costas del arbitraje solamente en la medida en que fueran aprobados por los árbitros y que, en virtud del párrafo 2 del artículo 33, los árbitros podían prorratear las costas del arbitraje entre las partes, incluidos los gastos de los testigos.

Artículo 33, párrafo 1, inciso e

« *e)* La indemnización a la parte ganadora por los gastos de asistencia letrada, si se hubiera reclamado dicha indemnización durante el procedimiento arbitral y sólo en la medida en que los árbitros la consideren razonable y adecuada. »

216. Se examinó una sugerencia en el sentido de que el inciso *e* estableciera como norma general que cada parte sufragase sus propios gastos de asistencia letrada pero autorizar a los árbitros a incluir estos gastos en las costas del arbitraje cuando correspondiera.

217. Se señaló que el texto actual del inciso *e* exigía que los gastos de asistencia letrada de la parte ganadora se incluyesen en las costas del arbitraje y se basaba en el supuesto de que la parte ganadora recuperaría en todos los casos sus gastos de asistencia letrada. Se expresó la opinión de que debía dejarse a los árbitros en libertad para decidir si tales gastos de una parte se incluirían en las costas del arbitraje.

218. Sin embargo, se declaró en respuesta que los árbitros tenían bastante flexibilidad en virtud de los términos actuales del inciso *e*, porque estaban en libertad de prorratear las costas del arbitraje entre las partes, incluidos los gastos jurídicos de asistencia letrada de la parte ganadora, de conformidad con las disposiciones del párrafo 2 de ese artículo.

219. Después de un debate, el Comité decidió mantener el fondo del inciso *e*, de modo que si durante las actuaciones la parte ganadora reclamaba las costas de asistencia letrada, esos gastos estuviesen incluidos en las costas del arbitraje en la medida en que los árbitros los considerasen razonables. Sin embargo, el Comité decidió agregar un nuevo párrafo al artículo 33 en el que se establecería que no se

suponía que los gastos de asistencia letrada de la parte ganadora serían sufragados por la parte perdedora, y que el tribunal arbitral estaba plenamente facultado para prorratear esos gastos a la luz de las circunstancias.

Artículo 33, párrafo 1, inciso f

«*f)* Cualquier honorario que recabe la autoridad designadora por sus servicios.»

220. El Comité decidió mantener el fondo del inciso *f* y ampliar su alcance para que abarcase cualquier gasto que pudiese realizar el Secretario General del Tribunal Permanente de Arbitraje de La Haya cuando se le pidiese que nombrase una autoridad designadora en virtud del párrafo 4 del artículo 7 del reglamento.

Artículo 33, párrafo 2

«2. En general, la parte perdedora pagará las costas del arbitraje. Sin embargo, los árbitros podrán prorratear las costas entre las partes si lo consideran razonable.»

221. Se estudió la conveniencia de suprimir en el párrafo 2 la disposición general de que la parte perdedora pagaría en principio las costas del arbitraje.

222. Se declaró que el párrafo 2 debía ser neutral respecto de la cuestión de cuál de las partes había de sufragar cada una de las costas del arbitraje, dejando el prorrateo de estos gastos a la total discreción del tribunal arbitral. Sin embargo, se declaró en respuesta que la norma de que, en principio, la parte perdedora pagara las costas del arbitraje era justa y correcta, y daba a las partes una buena indicación de la forma en que se prorratearían las costas del arbitraje en la mayor parte de los casos.

223. Después de un debate, el Comité decidió mantener el fondo del párrafo 2. Se convino también en que se agregara un párrafo separado que tratase del prorrateo de los gastos de asistencia letrada que hubiese realizado la parte ganadora.

ARTÍCULO 34

Artículo 34, párrafo 1

«1. Una vez nombrados, los árbitros podrán pedir a cada una de las partes que deposite una suma igual, en concepto de anticipo de las costas de arbitraje.»

224. El Comité decidió mantener los conceptos de fondo del párrafo 1, pero aclarar que los depósitos que los árbitros podrían exigir a cada una de las partes tenían por fin asegurar que, al concluir el procedimiento arbitral, se pagarían los honorarios y gastos de los árbitros y de los expertos nombrados por los árbitros.

225. Se examinó también una propuesta por la que se autorizaría a la autoridad designadora a exigir a las partes un depósito que garantizara el pago de sus honorarios y gastos. Se hizo notar que algunas autoridades designadoras podían cobrar honorarios por sus servicios y que otras podían no exigirlos.

226. Después de considerar este aspecto, el Comité decidió no incluir en el reglamento ninguna disposición por la que se autorizara expresamente a la autoridad designadora a exigir un depósito. Se señaló, sin embargo, que una autoridad podría en todo caso insistir en que sólo aceptaría servir de autoridad designadora si sus honorarios por ese servicio eran pagados por adelantado.

Artículo 34, párrafo 2

«2. En el curso de las actuaciones, los árbitros podrán pedir depósitos adicionales a las partes.»

227. Tras deliberar, el Comité decidió mantener el fondo del párrafo 2.

228. El Comité convino también en que se añadiera al artículo 34 un nuevo párrafo en virtud del cual los árbitros estarían obligados en determinados circunstancias a consultar a la autoridad designadora, convenida por las partes o designada con arreglo al párrafo 4 del artículo 7 del Reglamento, antes de fijar el monto de cualquier depósito requerido o adicional. Se hizo notar que esa disposición se ajustaba a la posibilidad de exigir que los árbitros consultasen a la autoridad designadora antes de fijar sus honorarios conforme a lo dispuesto en el nuevo artículo considerado en los párrafos 209 y 210 *supra*.

Artículo 34, párrafo 3

«3. Si transcurridos 30 días desde la comunicación de la petición los depósitos requeridos no se han abonado en su totalidad, los árbitros notificarán a las partes la falta de pago y darán a cada una de ellas la oportunidad de hacer el pago requerido.»

229. Se examinaron las consecuencias de la falta de pago, por una de las partes o por ambas, del depósito exigido por los árbitros.

230. Se señaló que los árbitros no tenían facultad para obligar a las partes a pagar los depósitos exigidos. Por consiguiente, se convino en autorizar expresamente a los árbitros a ordenar la suspensión o terminación del procedimiento arbitral si los depósitos exigidos por ellos no eran pagados con arreglo a las disposiciones del párrafo 3.

Artículo 34, párrafo 4

«4. Los árbitros entregarán a las partes un estado de cuentas de los depósitos recibidos y les reembolsarán todo saldo no utilizado.»

231. El Comité decidió mantener las consideraciones de fondo del párrafo 4 y aclarar que el estado de cuentas de los árbitros respecto de los depósitos recibidos debía entregarse después de dictado el laudo.

TÍTULOS DE LAS SECCIONES Y ARTÍCULOS

232. El Comité decidió mantener los títulos descriptivos de las secciones y artículos del Reglamento de arbitraje de la CNUDMI para facilitar su consulta por quienes lo utilizaran.

CLÁUSULA MODELO DE ARBITRAJE

233. La cláusula modelo de arbitraje contenida en el documento A/CN.9/112 * era del tenor siguiente :

«Todo litigio, discrepancia o reclamación resultantes de este contrato o relacionados con él o con su incumplimiento, terminación o invalidez, se resolverán mediante arbitraje de conformidad con el Reglamento de arbitraje de la CNUDMI que las partes declaran conocer. Cualquier tribunal competente podrá pronunciarse sobre el laudo dictado por el árbitro (o árbitros).

» Además, las partes convienen en que :

» *a)* La autoridad designadora será . . . (nombre de la persona o instituto);

» *b)* El número de árbitros será de . . . (uno o tres);

» *c)* El lugar del arbitraje será . . . (ciudad o país);

» *d)* El idioma o los idiomas que se utilizarán en el procedimiento arbitral serán . . .;

» [*e)* Autorización, si se estima conveniente, para que los árbitros procedan *ex aequo et bono* o como amigables componedores].»

234. Hubo acuerdo general en incluir una cláusula modelo de arbitraje que las partes pudieran insertar en su contrato para

* Reproducido en el presente volumen, segunda parte, III, 1 *infra*.

que los litigios derivados de dicho contrato fueran resueltos de conformidad con el Reglamento de arbitraje de la CNUDMI.

235. Se acordó simplificar la actual cláusula modelo de arbitraje en los aspectos siguientes :

a) Suprimir en la primera frase las palabras « que las partes declaran conocer »; y

b) Suprimir la segunda frase que se refería al pronunciamiento sobre el laudo.

236. Se consideró también la posibilidad de añadir una frase que aclarara a qué versión del Reglamento se hacía referencia en la cláusula modelo de arbitraje. Se señaló que esta cuestión adquiriría una importancia práctica considerable si se revisaba en el futuro el Reglamento de arbitraje de la CNUDMI. Por este motivo el Comité decidió añadir la frase « vigente en la actualidad » al final de la primera frase de la cláusula modelo para que quedara bien en claro que el Reglamento aplicable era el que estuviera vigente en la fecha del acuerdo de arbitraje.

237. El Comité consideró la conveniencia de mantener como partes de la cláusula modelo los párrafos *a* a *d*, que permitían que las partes, llenando los espacios en blanco, se pusieran de acuerdo sobre la autoridad designadora, el número de árbitros, el lugar del arbitraje y el idioma que se utilizaría, respectivamente. Se afirmó, por una parte, que la cláusula modelo de arbitraje debería ser breve y que bastaría hacer saber a las partes mediante una nota que tenían la posibilidad, si lo estimaban conveniente, de ponerse de acuerdo sobre los puntos a que se referían esos párrafos. Sin embargo, a esto se replicó que deberían mantenerse los párrafos *a* a *d* a fin de alentar a las partes a indicar su acuerdo sobre cuestiones que serían de gran importancia durante el procedimiento arbitral, y a darles facilidades para hacerlo.

238. El Comité decidió mantener los párrafos *a* a *d* de la cláusula modelo de arbitraje, pero precedidas de una nota que indicara que se trataba de disposiciones que las partes podían considerar conveniente agregar a dicha cláusula.

239. Tras un debate, el Comité decidió suprimir el párrafo *e* de la cláusula modelo en el que se recordaba a las partes que si deseaban que el tribunal arbitral decidiera sus litigios *ex aequo et bono* o como amigable componedor deberían agregar a la cláusula modelo de arbitraje una autorización expresa a tal efecto.

ANEXO III

Lista de documentos de que dispuso la Comisión

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

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

Título o descripción	*Signatura del documento*
Formación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional : nota del Secretario General.	A/CN.9/111
Proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías. — Proyecto de disposiciones relativas a la aplicación, reservas y otras cláusulas finales; Registro de Transporte Marítimo de Lloyd, cuadros estadísticos 1975, cuadros 1 y 2 : informe del Secretario General	A/CN.9/115/Add.1
Ratificación de las convenciones relativas al derecho mercantil internacional o adhesión a las mismas : nota del Secretario General	A/CN.9/118
Programa provisional, anotaciones al programa provisional, calendario provisional de sesiones : nota del Secretario General	A/CN.9/120
Disposiciones pertinentes de las resoluciones adoptadas por la Asamblea General en sus períodos extraordinarios de sesiones sexto y séptimo : nota del Secretario General .	A/CN.9/122
Compraventa internacional de mercaderías : nota del Secretario General	A/CN.9/123
Fecha y lugar del decimo período de sesiones : nota del Secretario General	A/CN.9/124

Segunda parte

ESTUDIOS E INFORMES SOBRE CUESTIONES CONCRETAS

I.—COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERÍAS

1. Informe del Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías acerca de la labor realizada en su séptimo período de sesiones (Ginebra, 5 a 16 de enero de 1976) (A/CN.9/116)

ÍNDICE

		Párrafos
	INTRODUCCIÓN	1–7
I.	PROYECTO DE CONVENCIÓN SOBRE LA COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERÍAS	8–11
II.	FORMACIÓN Y VALIDEZ DE LOS CONTRATOS DE COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERÍAS	12–14
III.	TRABAJOS FUTUROS	15

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. La Comisión, en su 44.ª sesión, celebrada el 26 de marzo de 1969, pidió al Grupo de Trabajo que viese cómo podía modificarse la Convención de La Haya de 1964 relativa a una ley uniforme sobre la compraventa internacional de mercaderías a fin de hacerla susceptible de mayor aceptación por países de sistemas jurídicos, sociales y económicos diferentes, y que preparase un nuevo texto en el que se recogiesen dichas modificaciones [1].

2. El Grupo de Trabajo está integrado actualmente por los siguientes Estados miembros de la Comisión : Austria, Brasil, Checoslovaquia, Estados Unidos de América, Filipinas, Francia, Ghana, Hungría, India, Japón, Kenya, México, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Sierra Leona y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

3. El Grupo de Trabajo celebró su séptimo período de sesiones en la Oficina de las Naciones Unidas en Ginebra del 5 al 16 de enero de 1976. Estuvieron representados todos los miembros del Grupo de Trabajo excepto Filipinas, Kenya y Sierra Leona.

4. Asistieron igualmente al período de sesiones observadores de los siguientes miembros de la Comisión : Argentina, Australia, Grecia, Noruega, República Federal de Alemania y Somalia, así como observadores de las siguientes organizaciones internacionales : Conferencia de La Haya sobre Derecho Internacional Privado, Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) y Cámara de Comercio Internacional (CCI).

5. El Grupo de Trabajo eligió a los siguientes miembros de su Mesa :

Presidente : Sr. Jorge Barrera-Graf (México)

Relator : Sr. Roland Loewe (Austria)

En espera de la llegada del Presidente, el Grupo de Trabajo eligió al Sr. Gyula Eörsi (Hungría) como Presidente Interino. El Sr. Eörsi presidió las dos primeras sesiones del Grupo de Trabajo, celebradas el 5 de enero de 1976.

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

a) Programa provisional y anotaciones (A/CN.9/WG.2/WP.24);

b) Texto revisado del proyecto de convención sobre la compraventa internacional de mercaderías aprobado o diferido para ulterior examen por el Grupo de Trabajo durante sus seis primeros períodos de sesiones (A/CN.9/100, anexo I) * ;

c) Observaciones y propuestas de los gobiernos sobre el texto revisado de una ley uniforme sobre la compraventa internacional de mercaderías (A/CN.9/WG.2/WP.20, reproducido en el documento A/CN.9/100, anexo II) *;

d) Cuestiones pendientes con respecto al texto revisado de una ley uniforme sobre la compraventa internacional de mercaderías : Informe del Secretario General (A/CN.9/WG.2/WP.21 y Add.1, reproducidos en el documento A/CN.9/100, anexos III y IV) **;

e) Proyecto de comentario al proyecto de convención sobre la compraventa internacional de mercaderías : nota del Secretario General (A/CN.9/WG.2/WP.22);

[1] Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre su segundo período de sesiones (1969), *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo cuarto período de sesiones, Suplemento N.º 18* (A/7618) (*Anuario de la CNUDMI, vol. I : 1968-1970*, segunda parte, II, A).

* *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, segunda parte, I, 3.

** *Ibid.*, I, 4 y 5.

f) Observaciones y propuestas del observador de Noruega acerca de las disposiciones del proyecto de convención sobre la compraventa internacional de mercaderías aprobadas o aplazadas para examen ulterior por el Grupo de Trabajo en sus seis primeros períodos de sesiones (A/CN.9/WG.2/WP.25);

g) Convención de La Haya de 1964 relativa a una ley uniforme sobre la formación de contratos para la compraventa internacional de mercaderías, con anexos [tomada del *Registro de Textos de Convenciones y otros Instrumentos relativos al Derecho Mercantil Internacional*, vol. I (publicación de las Naciones Unidas, N.º de venta : S.71.V.3)];

h) Análisis de las respuestas y observaciones de los gobiernos acerca de la Convención de La Haya de 1964 relativa a una ley uniforme sobre la formación de contratos para la compraventa internacional de mercaderías (A/CN.9/31, párrs. 144 a 156) ***;

i) Draft of a law for the unification of certain rules relating to validity of contracts of international sale of goods, followed by an explanatory report (UNIDROIT, Etude XVI/B, Doc. 22, U.D.P. 1972, en francés e inglés únicamente);

j) Les conditions de validité au fond des contrats de vente, Rapport de Droit Comparé présenté pour le compte de UNIDROIT par le Max Planck Institut für Ausländisches und Internationales Privatrecht de Hambourg (*UNIDROIT Yearbook 1966*, págs. 175 a 410, en francés únicamente).

7. A petición de algunos representantes, la Secretaría también sometió a la consideración del Grupo de Trabajo una copia de las notas que había preparado para sus propios archivos, en las que hacía observaciones acerca de ciertos aspectos del proyecto de convención sobre la compraventa internacional de mercaderías aprobados o diferidos para ulterior examen por el Grupo de Trabajo durante sus seis primeros períodos de sesiones.

I.—Proyecto de convención sobre la compraventa internacional de mercaderías

8. En su séptimo período de sesiones, el Grupo de Trabajo terminó el examen de las cuestiones que habían quedado pendientes con respecto a los artículos 57 a 69 del proyecto de convención y en algunos otros artículos en que subsistían cuestiones sin resolver. Seguidamente, el Grupo estudió, en lectura definitiva, el texto del proyecto de convención. A tal fin, estableció un Grupo de Redacción compuesto por el Presidente del Grupo de Trabajo y los representantes de Austria, los Estados Unidos de América y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas. Otros miembros del Grupo de Trabajo y observadores de otros Estados miembros de la Comisión y de organizaciones internacionales interesadas aportaron una notable contribución a la labor del Grupo de Redacción. Se pidió al Grupo de Redacción que formulase, habida cuenta de las decisiones de fondo adoptadas por el Grupo de Trabajo, el proyecto de ciertos artículos. Asimismo se pidió al Grupo de Redacción que se asegurase de que se seguían las fórmulas empleadas en la Convención sobre la prescripción en materia de compraventa internacional de mercaderías, en toda la medida de lo posible, siempre que en el proyecto de convención sobre la compraventa internacional de mercaderías hubiese un texto similar. Además, se pidió al Grupo de Redacción que redactase el texto en presente, que introdujese todos los cambios de estilo necesarios para asegurar la uniformidad de expresión dentro de la convención y que se cerciorase de que las versiones del proyecto de convención en los cuatro idiomas eran congruentes entre sí.

9. En su sexto período de sesiones, el Grupo de Trabajo había pedido a la Secretaria que preparase un proyecto de comentario sobre el proyecto de convención, basándose a tal efecto en los informes del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en sus períodos de sesiones, así como en los diversos estudios efectuados por los representantes y por la Secretaría acerca de los principales problemas que planteaba la ley uniforme sobre la compraventa internacional de mercaderías. En su séptimo período de sesiones, el Grupo de Trabajo dispuso, para su examen, de una Nota del Secretario General que contenía un proyecto de comentario al proyecto de convención sobre la compraventa internacional de mercaderías (A/CN.9/WG.2/WP.22). El proyecto de comentario había sido preparado basándose en el texto del proyecto de convención que figuraba en el anexo I del informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada durante su sexto período de sesiones (A/CN.9/100) *. El Grupo estimó que convendría que el proyecto de convención aprobado en su séptimo período de sesiones fuera acompañado de un comentario, por cuanto de esa forma sería más fácil consultar los trabajos preparatorios y determinar los criterios en que se basaban las fórmulas empleadas en el proyecto de convención. Por esta razón, el Grupo pidió a la Secretaría que revisase el proyecto de comentario teniendo en cuenta las deliberaciones y conclusiones de su séptimo período de sesiones, y decidió someterlo a la Comisión como anexo II del presente informe **. En el comentario, además de explicarse las disposiciones del proyecto de convención y las razones que había tenido el Grupo de Trabajo para adoptarlas, se señalaban las disposiciones respecto de las cuales los miembros del Grupo de Trabajo habían formulado reservas. En opinión del Grupo de Trabajo, la Comisión podría adoptar, en un ulterior período de sesiones, una decisión definitiva sobre las cuestiones respecto de las cuales no se había podido llegar a ningún consenso.

10. El Grupo de Trabajo ha aprobado por consenso el texto del proyecto de convención sobre la compraventa internacional de mercaderías. No obstante, respecto de algunos artículos, algunos representantes de miembros del Grupo de Trabajo han reservado su posición con el propósito de plantear las cuestiones en el pleno de la Comisión. En el comentario, cuando procede, se ha hecho mención de estas reservas.

11. Al someter a la Comisión el proyecto de convención sobre la compraventa internacional de mercaderías

*** *Ibid., vol. I : 1968-1970*, tercera parte, I, A, 1.

* *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, segunda parte, I, 2.

** Los anexos I y II se reproducen por separado en el presente capítulo del *Anuario* en las secciones 2 y 3 respectivamente.

que figura en el anexo I del presente informe *, el Grupo de Trabajo ha concluido la parte principal del mandato que le confirió la Comisión. El Grupo de Trabajo no consideró las disposiciones referentes a la aplicación de la convención, como tampoco las cláusulas finales. El Grupo pidió a la Secretaría que preparase unos proyectos de disposiciones para su examen por la Comisión en un ulterior período de sesiones.

II.—Formación y validez de los contratos de compraventa internacional de mercaderías

12. El Grupo de Trabajo señaló que la Comisión, en su séptimo período de sesiones, había pedido al Grupo que, una vez concluida su labor relativa al proyecto de convención sobre la compraventa internacional de mercaderías, examinase el establecimiento de normas uniformes que regulasen la validez de los contratos de compraventa internacional de mercaderías, basándose en el proyecto de ley para la unificación de ciertas normas relativas a la validez de los contratos de compraventa internacional de mercaderías, preparado por el UNIDROIT, en relación con sus trabajos sobre las normas uniformes que regulaban la formación de tales contratos. El Grupo de Trabajo observó también que cuando la Comisión, en su séptimo período de sesiones, estudió la petición del UNIDROIT de que examinase el proyecto de ley del UNIDROIT sobre la validez de los contratos de compraventa internacional de mercaderías, se expresó la opinión de que tal vez fuera conveniente incluir las normas relativas a la formación y a la validez en un solo instrumento, y asimismo se estimó que se debería considerar la conveniencia de formular unas normas uniformes que regulasen la formación y validez de los contratos en general, en la medida en que guardasen relación con el comercio internacional.

13. El Grupo de Trabajo, después de deliberar, opinó unánimemente que en su próximo período de sesiones debería iniciar los trabajos sobre unas normas uniformes que regulasen la formación de los contratos y debería tratar de formular tales normas sobre una base más amplia que la compraventa internacional de mercaderías. Si, en el curso de sus trabajos, se comprobase que no podrían regularse en el mismo texto los principios en que se basaban los contratos de compraventa y otros tipos de contratos, el Grupo limitaría sus trabajos a los contratos de compraventa solamente. El Grupo de Trabajo opinó además que debería considerar si era procedente combinar la totalidad o parte de las normas sobre la validez con las normas sobre la formación. El Grupo de Trabajo decidió someter estas conclusiones a la consideración de la Comisión en su noveno período de sesiones. A este respecto, el Grupo pidió a la Secretaría que informase acerca del propuesto programa de trabajo a los representantes que formaban parte de la Comisión, con objeto de que dieran a conocer su opinión en el noveno período de sesiones de la Comisión.

14. A fin de preparar su próximo período de sesiones, el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que preparase, en consulta con el UNIDROIT, uno o varios estudios en los que :

a) Se sometiese a análisis crítico la Ley Uniforme de La Haya, de 1964, sobre la formación de contratos para la venta internacional de mercaderías, y el proyecto de ley del UNIDROIT sobre la validez de los contratos de compraventa internacional de mercaderías, y

b) Se examinase la viabilidad y la conveniencia de regular ambas cuestiones en un solo instrumento.

III.—Trabajos futuros

15. El Grupo de Trabajo examinó la fecha de celebración de su octavo período de sesiones. El Grupo decidió pedir a la Comisión que fijase la celebración de ese período de sesiones de modo que se iniciara el martes 4 de enero de 1977 y terminara el viernes 14 de enero de 1977, en Nueva York.

* Los anexos I y II se reproducen por separado en el presente capítulo del *Anuario* en las secciones 2 y 3 respectivamente.

2. Texto del proyecto de convención sobre la compraventa internacional de mercaderías (A/CN.9/116, anexo I)*

PARTE 1. DISPOSICIONES DE FONDO

Capítulo		*Artículos*
I.	AMBITO DE APLICACIÓN	1–7
II.	DISPOSICIONES GENERALES	8–13
III.	OBLIGACIONES DEL VENDEDOR	14–33
	Sección I. Entrega de la cosa y de los documentos	15–18
	Sección II. Conformidad de la cosa	19–25
	Sección III. Recursos en casos de incumplimiento del contrato por el vendedor	26–33
IV.	OBLIGACIONES DEL COMPRADOR	34–46
	Sección I. Pago del precio	35–40
	Sección II. Recepción	41
	Sección III. Recursos en caso de incumplimiento del contrato por el comprador	42–46

* 17 de marzo de 1976.

Capítulo		*Artículos*
V.	Disposiciones comunes a las obligaciones del vendedor y del comprador	47–63
	Sección I. Transgresión previsible	47–49
	Sección II. Exoneración	50
	Sección III. Efectos de la resolución	51–54
	Sección IV. Daños y perjuicios	55–59
	Sección V. Conservación de la cosa	60–63
VI.	Transmisión de los riesgos	64–67

Parte I.—Disposiciones de fondo

Capítulo I. Ambito de aplicación

Artículo 1

1) Esta Convención se aplica a los contratos de compraventa de mercaderías celebrados entre partes que tienen su establecimiento en Estados diferentes :

a) Cuando los Estados son Estados contratantes; o

b) Si las normas de derecho internacional privado prevén la aplicación de la ley de un Estado contratante.

2) No se ha de tener 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 cualquiera transacción entre las partes, ni de informaciones reveladas por las partes en cualquier momento antes de la celebración del contrato o al momento de ésta.

Artículo 2

Esta Convención no se aplica a las compraventas :

a) De bienes adquiridos para uso personal, familiar o doméstico, salvo que el vendedor, en el momento de la celebración del contrato, no tuviera conocimiento, ni hubiera razón para que lo tuviera, de que los bienes se compraban para ese uso;

b) En subasta;

c) Judiciales;

d) De acciones, valores de inversión, títulos de crédito o moneda;

e) De buques, embarcaciones o aeronaves;

f) De electricidad.

Artículo 3

1) Esta Convención no se aplica a los contratos en los que la parte principal de las obligaciones del vendedor consiste en proporcionar mano de obra o prestar otros servicios.

2) Se asimilan a las compraventas los contratos de entrega de mercaderías que hayan de ser manufacturadas o producidas, a menos que la parte que encarga las mercaderías asuma la obligación de proveer una parte sustancial de los materiales necesarios para dicha manufactura o producción.

Artículo 4

Esta Convención es igualmente aplicable cuando ha sido elegida como una ley del contrato por las partes.

Artículo 5

Las partes pueden excluir la aplicación de esta Convención, así como establecer excepciones o modificar los efectos de cualquiera de sus disposiciones.

Artículo 6

A los efectos de esta Convención :

a) Si una de las partes en el contrato de compraventa tiene más de un establecimiento, su establecimiento es el que guarda la relación más estrecha con el contrato y su ejecución, 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 debe tomar 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.

Artículo 7

[1)] Esta Convención regula exclusivamente los derechos y las obligaciones del vendedor y del comprador que dimanan 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 este puede producir sobre la propiedad de la cosa vendida, ni a su validez o a la de las cláusulas que contenga, ni tampoco a la de cualquier uso.

[2) Esta Convención no regula los derechos y las obligaciones del vendedor y del comprador que puedan dimanar de la existencia, en relación con alguna persona, de derechos o reclamaciones que guarden relación con la propiedad industrial o intelectual o similares] [1].

Capítulo II. Disposiciones generales

Artículo 8

1) Las partes están obligadas por cualquier uso que han acordado y por cualquier práctica que entre sí han establecido.

2) Salvo que se acuerde otra cosa, se considera que las partes han hecho aplicable tácitamente a ese contrato un uso del que tenían conocimiento, o que tenían motivos para conocer, y que en el comercio internacional es

[1] El Grupo de Trabajo decidió conservar este párrafo entre corchetes para indicar que en su opinión la Comisión debería preparar el texto de que se trata.

ampliamente conocido y regularmente observado por las partes en contratos del tipo correspondiente al intercambio de que se trata.

Artículo 9

Una transgresión cometida por una de las partes en el contrato es esencial cuando causa un perjuicio importante a la otra parte y cuando la parte que ha cometido la transgresión ha previsto o tiene razones para prever resultado.

Artículo 10

1) Las notificaciones previstas en esta Convención deben hacerse por los medios adecuados, en vista de las circunstancias.

2) La declaración de resolución del contrato sólo adquiere eficacia cuando se notifica a la otra parte.

3) Si la notificación de resolución, o si cualquiera de los avisos exigidos en el artículo 23 se envían por el medio de comunicación apropiado dentro del plazo establecido, el hecho de que no llegue, o de que no llegue dentro de ese plazo, o de que su contenido haya sido transmitido de manera inexacta no privan al remitente del derecho de prevalerse de ellos.

[*Artículo 11*

El contrato de compraventa no tiene que constar por escrito ni está sujeto a requisito alguno en cuanto a la forma. Puede probarse por medio de testigos] [2].

Artículo 12

Si conforme a lo dispuesto en esta Convención, una parte tiene el derecho de exigir a la otra el cumplimiento de una obligación, el tribunal está obligado a resolver la ejecución en especie sólo en el caso de que ésta, en virtud de su propio derecho, pueda ser ordenada por el tribunal respecto a contratos de compraventa similares no regidos por esta Convención;

Artículo 13

En la interpretación y la aplicación de lo dispuesto en esta Convención deben tenerse en cuenta su carácter internacional y la necesidad de fomentar la uniformidad.

CAPÍTULO III. OBLIGACIONES DEL VENDEDOR

Artículo 14

El vendedor debe entregar la mercadería, remitir cualesquiera documentos relacionados con ellas y transmitir la propiedad de dichas mercaderías en las condiciones requeridas en el contrato y en esta Convención.

SECCIÓN I. ENTREGA DE LA COSA Y DE LOS DOCUMENTOS

Artículo 15

Si el vendedor no está obligado a entregar la cosa en un lugar determinado, la entrega se efectúa :

a) Si el contrato de compraventa implica el transporte de la cosa, haciendo entrega de ella al primer porteador, para que la transmita al comprador;

b) En los casos no comprendidos en el apartado precedente si el contrato se refiere a

i) Una cosa cierta, o

ii) A una cosa no identificada que ha de extraerse de una masa determinada o que debe ser manufacturada o producida,

y en el momento de la celebración del contrato las partes tenían conocimiento del lugar 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 los demás casos, poniendo la cosa a disposición del comprador en el lugar donde el vendedor tenía su establecimiento en el momento de la celebración del contrato.

Artículo 16

1) Si el vendedor debe hacer entrega de la cosa a un porteador y si ella no está claramente marcada con una dirección ni de otro modo identificada en el contrato, el vendedor debe enviar al comprador un aviso de expedición en que se especifique la cosa.

2) Si el vendedor tiene que disponer el transporte de la cosa, debe celebrar los contratos necesarios para ello hasta el lugar señalado por el medio de transporte adecuado a las circunstancias y en las condiciones usuales para ese transporte.

3) Si no tiene que concertar un seguro de transporte, el vendedor debe proporcionar al comprador, a requerimiento de éste, toda la información disponible necesaria para la concertación de tal seguro.

Artículo 17

El vendedor debe entregar la cosa :

a) Cuando se ha fijado una fecha, o puede determinarse una fecha con arreglo a lo pactado o al uso, en la respectiva fecha; o

b) Cuando, con arreglo a lo pactado o al uso, se ha fijado o puede determinarse un plazo (por ejemplo, un mes o una estación determinada), en cualquier momento dentro de dicho plazo, a menos que las circunstancias indiquen que corresponde al comprador determinar la fecha; o

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

Artículo 18

Si el vendedor está obligado a entregar documentos relativos a la cosa, deberá entregar dichos documentos en el momento, el lugar y en la forma fijados en el contrato.

SECCIÓN II. CONFORMIDAD DE LA COSA

Artículo 19

1) El vendedor debe entregar mercaderías conforme a la cantidad, calidad o designación previstas en el contrato, y envasadas o embaladas de la manera estipulada en éste.

[2] El Grupo de Trabajo decidió conservar este párrafo entre corchetes para indicar que en su opinión la Comisión debería preparar el texto de que se trata.

Salvo que se haya pactado otra cosa, las mercaderías no se ajustan a lo estipulado en el contrato a menos que :

a) Se presten a las finalidades para las cuales se utilizarían normalmente mercancías descritas 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, excepto 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) Están envasadas o embaladas de la manera acostumbrada para tales mercaderías.

2) El vendedor, en virtud de los incisos *a* a *d* del párrafo 1, no es responsable de falta alguna de conformidad de las mercancías, si en el momento de la celebración del contrato el comprador conocía, o no podía desconocer, tal falta de conformidad.

Artículo 20

1) El vendedor, conforme al contrato y a la presente Convención, es responsable de cualquier falta de conformidad existente en el momento de la transmisión de los riesgos al comprador, aun cuando esa falta de conformidad sólo resulte evidente después de ese momento.

2) El vendedor es también responsable de toda falta de conformidad ocurrida después del momento indicado en el párrafo 1 y debida al incumplimiento de cualquiera de las obligaciones del vendedor, incluido el incumplimiento de cualquier 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 determinado.

Artículo 21

Si el vendedor ha entregado cosas antes de la fecha de entrega puede, hasta esa fecha, entregar la parte o la cantidad que falte, o nuevas cosas que sean conformes, o bien subsanar cualquier falta de conformidad de las cosas entregadas, siempre que el ejercicio de tal derecho no cause al comprador inconvenientes o gastos excesivos. No obstante, el comprador conserva cualquier derecho a exigir daños y perjuicios como se prevé en el artículo 55.

Artículo 22

1) El comprador debe examinar la cosa o hacerla examinar en el plazo más breve que sea factible en las circunstancias.

2) Si en el contrato se establece el transporte de la cosa, el examen podrá aplazarse hasta que la cosa haya llegado al lugar de destino.

3) Si el comprador ha reexpedido la cosa sin haber tenido razonablemente la oportunidad de examinarla, y si en el momento de la celebración del contrato el vendedor conocía o debía haber conocido la posibilidad de tal reexpedición, el examen podrá ser aplazado hasta que la cosa haya llegado a su nuevo destino.

Artículo 23

1) El comprador pierde el derecho de prevalerse de una falta de conformidad de la cosa si no la denuncia al vendedor, especificando su naturaleza, dentro de un plazo razonable a partir del momento en que la haya descubierto o en que debería haberla descubierto.

2) En todo caso, el vendedor pierde el derecho de prevalerse de una falta de conformidad de la cosa si no la denuncia al vendedor a lo sumo en un plazo de dos años contados a partir de la fecha de la entrega efectiva de la cosa al comprador, a menos que ese plazo sea incompatible con un período contractual de garantía.

Artículo 24

El vendedor no puede prevalerse de las disposiciones de los artículos 22 y 23 cuando la falta de conformidad se refiera a hechos que él conocía o no podía ignorar y que no haya revelado al comprador.

Artículo 25

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.

SECCIÓN III. RECURSOS EN CASO DE INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO POR EL VENDEDOR

Artículo 26

1) Si el vendedor no cumple cualquiera de las obligaciones que le imponen el contrato, y esta Convención, el comprador puede :

a) Ejercer los derechos previstos en los artículos 27 a 33;

b) Reclamar daños y perjuicios en los casos previstos en los artículos 55 a 59.

2) El comprador no pierde ningún derecho que pueda tener a reclamar daños y perjuicios aunque ejerza otros recursos.

3) Si el comprador reclama el incumplimiento del contrato, el vendedor no tiene derecho a solicitar de un juez o de un tribunal arbitral ningún plazo de gracia.

Artículo 27

1) El comprador puede exigir del vendedor el cumplimiento del contrato, a menos que haya planteado un recurso incompatible con esa exigencia.

2) Si las mercaderías no guardan conformidad con el contrato, el comprador sólo puede exigir la entrega de mercaderías sustitutivas cuando la falta de conformidad constituya una transgresión esencial, y la petición de mercaderías sustitutivas se haya formulado en relación con el aviso dado conforme al artículo 23, o dentro de un plazo razonable a partir de ese momento.

Artículo 28

El comprador puede demandar que se ejecute el contrato dentro de un plazo suplementario de duración

razonable. En tal caso, el comprador no puede durante ese plazo recurrir a recurso alguno por el incumplimiento del contrato, a menos que el vendedor haya declarado que no satisfará la petición.

Artículo 29

1) El vendedor puede, 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 30 o haya declarado que el precio deba reducirse con arreglo al artículo 31.

2) Si el vendedor pide al comprador que le comunique si acepta la ejecución del contrato y éste no satisface esta petición dentro de un período razonable, el vendedor puede ejecutar el contrato dentro del plazo indicado en su petición o, si no se ha indicado ningún plazo, dentro de un período razonable. El comprador no puede, dentro de ninguno de esos plazos, recurrir a recurso alguno que sea incompatible con la ejecución del contrato por el vendedor.

3) Se presumirá que el aviso del vendedor de que ejecutará el contrato dentro de un plazo especificado o dentro de un período razonable incluye una petición, con arreglo al párrafo 2 de este artículo, de que el comprador le comunique su decisión.

Artículo 30

1) El comprador puede declarar resuelto el contrato :

a) Si el incumplimiento por el vendedor de cualquiera de las obligaciones que le imponen el contrato y la presente Convención constituye una transgresión esencial del contrato, o

b) Si se ha pedido al vendedor que efectúe la entrega conforme al artículo 28 y no han entregado las mercaderías dentro del plazo suplementario fijado por el comprador conforme a ese artículo; o ha declarado que no atenderá la petición.

2) Sin embargo, en los casos en que el vendedor ha efectuado la entrega, el comprador pierde su derecho a declarar resuelto el contrato si no lo hace dentro de un plazo razonable :

a) Respecto de una entrega tardía, después de que haya sabido que se ha efectuado la entrega; o

b) Respecto de cualquier transgresión distinta de la entrega tardía, después del momento en que haya descubierto o debería haber descubierto esa transgresión, o, si el comprador ha pedido al vendedor que ejecute el contrato conforme al artículo 28, después de la expiración del plazo suplementario, o después de que el vendedor haya declarado que no atenderá la petición.

Artículo 31

Si la cosa no es conforme al contrato, e independientemente de que se haya o no pagado el precio, el comprador puede declarar que este se reduce en la misma proporción en que el valor de la cosa en el momento de la celebración del contrato se ha visto disminuido a causa de tal falta de conformidad.

Artículo 32

1) Si el vendedor sólo entrega parte de la cosa o si sólo parte de la cosa entregada es conforme al contrato, se aplican las disposiciones de los artículos 27 a 31 respecto de la parte que falta o que no es conforme.

2) El comprador sólo puede declarar la resolución total del contrato si el incumplimiento de la obligación de efectuar una entrega total y conforme al contrato constituye una transgresión esencial de éste.

Artículo 33

1) Si el vendedor entrega la cosa antes de la fecha fijada, el comprador puede aceptar o rechazar esa entrega.

2) Si el vendedor entrega una cantidad mayor que la prevista en el contrato, el comprador puede aceptar o rechazar la cantidad que exceda de la prevista. Si el comprador acepta la totalidad o parte de la cantidad excedente, debe de pagarla al precio del contrato.

CAPÍTULO IV. OBLIGACIONES DEL COMPRADOR

Artículo 34

El comprador debe de pagar el precio de la cosa y proceder a su recepción en los términos establecidos en el contrato y en la presente Convención.

SECCIÓN I. PAGO DEL PRECIO

Artículo 35

El comprador debe de tomar las medidas necesarias para el pago del precio o para la expedición de documentos que aseguren el pago, tales como cartas de crédito o garantías bancarias.

Artículo 36

Cuanto la venta se celebra sin que se haya fijado el precio, ni se haya estipulado expresa o tácitamente un medio para determinarlo, el comprador debe de pagar el precio que el vendedor cobrase habitualmente en el momento de la celebración del contrato. Si no se puede determinar ese precio, el comprador debe de pagar el precio generalmente aplicable en aquel momento a mercaderías vendidas en circunstancias semejantes.

Artículo 37

Si el precio se fija en función del peso de la cosa, en caso de duda dicho precio se fija en función del peso neto.

Artículo 38

1) El comprador debe de pagar el precio al vendedor en el establecimiento de éste. No obstante, si el pago debe de hacerse contra entrega de la cosa o de documentos, el precio se paga en el lugar de la entrega.

2) El vendedor debe de soportar todo aumento de los gastos relativos al pago que sea motivado por un cambio

en razón de que, con posterioridad a la celebración del contrato, el grave empeoramiento de la capacidad de cumplirlo, o del crédito de la otra parte, o su comportamiento al prepararse a ejecutar el contrato o al ejecutarlo efectivamente, constituyen motivos para inferir que la otra parte no va a cumplir una parte sustancial de sus obligaciones.

2) Si el vendedor ha remitado la cosa antes de que sean evidentes los motivos descritos en el párrafo 1 del presente artículo, puede oponerse a la entrega de la cosa al comprador, incluso si éste es tenedor de un documento que le conceda el derecho de obtenerla. El presente párrafo se refiere únicamente a los derechos entre el comprador y el vendedor sobre la cosa.

3) La parte que difiera la ejecución del contrato, antes ó después de remitida la cosa, está obligada a notificarlo a la otra parte inmediatamente, y debe continuar la ejecución del contrato si la otra parte otorga garantías suficientes de cumplir. Si la otra parte no ofrece garantías en un plazo razonable después de recibida la notificación, la parte que ha diferido la ejecución puede declarar la resolución del contrato.

Artículo 48

1) Si en los contratos que establecen entregas sucesivas el incumplimiento por una de las partes de una obligación relativa a cualquiera de las entregas da a la otra parte motivos justos para temer una transgresión esencial de obligaciones futuras, ésta puede declarar resuelto el contrato para el futuro, si lo hace dentro de un plazo razonable.

2) El comprador que declara resuelto el contrato respecto de futuras entregas puede también, si lo hace al mismo tiempo, declarar resuelto el contrato respecto de las entregas ya efectuadas si, por razón de su interdependencia, no se pueden utilizar las entregas ya efectuadas para el fin previsto por las partes al celebrar el contrato.

Artículo 49

Si con anterioridad a la fecha de cumplimiento del contrato resulta claro que una parte va a cometer una transgresión esencial del mismo, la otra parte puede notificar a la primera que declara resuelto el contrato.

SECCIÓN II. EXONERACIÓN

Artículo 50

1) Si una parte no ha cumplido una de sus obligaciones, no es 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 culpa suya. A tal fin, se considera que hay culpa a menos que la parte que no haya cumplido su obligación pruebe que no cabía esperar razonablemente que tuviese en cuenta, que evitase o que superase el impedimento.

2) Si el incumplimiento del vendedor se debe al de un subcontratista, el vendedor sólo queda exento de responsabilidad si está exonerado conforme a lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo y si el subcontratista hubiera quedado también exonerado en el caso de que se le aplicase lo dispuesto en ese párrafo.

3) La exoneración prevista por el presente artículo sólo surte efecto durante el período anterior a la cesación del impedimento.

4) La parte que no haya cumplido su obligación *debe* notificar a la otra parte el impedimento y el efecto de este sobre su posibilidad de cumplirla. Si no lo hace dentro de un plazo razonable después del momento en que conoció o hubiera debido conocer el impedimento, es responsable de los daños y perjuicios causados por tal incumplimiento.

SECCIÓN III. EFECTOS DE LA RESOLUCIÓN

Artículo 51

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. La resolución no afecta a las disposiciones relativas al arreglo de controversias.

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

Artículo 52

1) El comprador pierde 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 sustancialmente en el estado en que la haya recibido.

2) El párrafo 1 de este artículo no es aplicable :

a) Si la imposibilidad de restituir la cosa o de restituirla sustancialmente en el estado en que la haya recibido no es debido a un acto del comprador; o

b) Si la cosa o una parte de ella ha perecido o se ha deteriorado como consecuencia del examen previsto en el artículo 22; o

c) Si la cosa o una parte de ella se ha vendido en el curso normal de operaciones, o ha sido consumida o transformada por el comprador utilizándola normalmente antes de que descubriera o debiera haber descubierto la falta de conformidad.

Artículo 53

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 52, conservará todos los demás recursos.

Artículo 54

1) Si se exige al vendedor que restituya el precio, este tiene que pagar, además, los intereses del mismo, al tipo fijado conforme al artículo 58, a partir de la fecha en que se haya pagado el precio.

del establecimiento del vendedor que sea posterior a la celebración del contrato.

Artículo 39

1) El comprador debe de pagar el precio cuando el vendedor, de conformidad con el contrato y con la presente Convención, pone a disposición del comprador la cosa o un documento que rija su disposición. El vendedor puede hacer que el pago sea condición para la entrega de la cosa o de los documentos.

2) Si el contrato implica el transporte de la cosa, el vendedor puede expedirla estipulando que la cosa o los documentos que rijan su disposición sólo se entregue al comprador en el lugar de destino contra el pago del precio.

3) El comprador no está obligado a pagar el precio mientras no haya tenido la posibilidad de examinar la cosa, a menos que los procedimientos convenidos por las partes para la entrega o el pago sean incompatibles con tal posibilidad.

Artículo 40

El comprador debe de pagar el precio en la fecha fijada o en la que sea determinable conforme al contrato o a la presente Convención, sin necesidad de ninguna formalidad.

SECCIÓN II. RECEPCIÓN

Artículo 41

La obligación del comprador de proceder a la recepción consiste :

a) En realizar todos los actos que razonablemente quepa esperar de él para que el vendedor pueda efectuar la entrega, y

b) En hacerse cargo de la cosa.

SECCIÓN III. RECURSOS EN CASO DE INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO POR EL COMPRADOR

Artículo 42

1) Si el comprador no cumple cualquiera de las obligaciones que le impone el contrato y esta Convención, el vendedor puede :

a) Ejercer los derechos previstos en los artículos 43 a 46;

b) Reclamar daños y perjuicios en los casos previstos en los artículos 55 a 59.

2) El vendedor no queda privado de ningún derecho que pueda tener a reclamar daños y perjuicios aun cuando ejerza otros recursos.

3) Si el vendedor reclama el incumplimiento del contrato, el comprador no tiene derecho a solicitar de un juez o de un tribunal arbitral ningún plazo de gracia.

Artículo 43

El vendedor, a menos que haya acudido a algún recurso que sea incompatible con ello, puede exigir al comprador que pague el precio, reciba la cosa o cumpla cualquiera de las demás obligaciones que le corresponden.

Artículo 44

El vendedor puede demandar el cumplimiento dentro de un plazo suplementario de duración razonable. En tal caso, durante ese período de tiempo, el vendedor no puede acudir a ningún recurso por transgresión de contrato, a menos que el comprador haya declarado que no atenderá el requerimiento.

Artículo 45

1) El vendedor puede declarar resuelto el contrato :

a) Si el incumplimiento por el comprador de cualquiera de las obligaciones que le impone el contrato y la presente Convención constituye una transgresión esencial del contrato; o

b) Si se ha pedido al comprador que pague el precio o reciba las mercaderías y, conforme al artículo 44, no ha pagado el precio o recibido las mercancías dentro del plazo adicional fijado por el vendedor de conformidad con el artículo 44; o si ha declarado que no atenderá el requerimiento.

2) Sin embargo, en los casos en que el comprador ha pagado el precio, el vendedor pierde su derecho a declarar resuelto el contrato si no lo ha hecho :

a) Respecto del cumplimiento tardío por el comprador, antes de que el vendedor tenga noticia de que se ha efectuado el cumplimiento; o

b) Respecto de cualquier transgresión distinta del cumplimiento tardío, dentro de un plazo razonable a partir de la fecha en que el vendedor tenga o deba haber tenido conocimiento de tal transgresión o, si el vendedor ha requerido al comprador, dentro de un plazo razonable, el cumplimiento conforme al artículo 44, después de expirado el plazo aplicable o después de que el comprador haya declarado que no atenderá el requerimiento.

Artículo 46

1) Si corresponde al comprador según el contrato especificar la forma, las dimensiones u otras características de la cosa, y no efectúa tal especificación, ya sea en la fecha convenida expresa o tácitamente, o dentro de un plazo razonable después del requerimiento del vendedor, éste puede, sin perjuicio de cualquier otro derecho que le pueda corresponder, realizar la especificación de acuerdo con cualesquiera necesidades del comprador que puedan serle conocidas.

2) Si el vendedor efectúa la especificación, está obligado a informar al comprador de los detalles de ésta y a fijar un plazo razonable para que éste pueda realizar una especificación diferente. Si el comprador no realiza ésta, la efectuada por el vendedor tiene carácter obligatorio.

CAPÍTULO V. DISPOSICIONES COMUNES A LAS OBLIGACIONES DEL VENDEDOR Y DEL COMPRADOR

SECCIÓN I. TRANSGRESIÓN PREVISIBLE

Artículo 47

1) Cualquiera de las partes puede diferir el cumplimiento de sus obligaciones si resulta fundado hacerlo

2) El comprador tiene que rendir cuentas al vendedor de todos los beneficios que ha obtenido de la cosa o parte de ella :

a) Si tiene que restituir la cosa o parte de ella; o

b) Si le es imposible restituir toda la cosa o parte de ella, sustancialmente en el estado en que la ha recibido, pero ha declarado la resolución del contrato o ha exigido al vendedor que entregue otras cosas en su lugar.

SECCIÓN IV. DAÑOS Y PERJUICIOS

Artículo 55

Los daños y perjuicios causados por una violación del contrato cometida por una de las partes consisten en una suma igual a la pérdida, incluido el lucro cesante, sufrida por la otra parte como consecuencia de la violación. Dichos daños y perjuicios no pueden exceder de la pérdida que la parte transgresora haya previsto o debió haber previsto al tiempo de la celebración del contrato, tomando en consideración los hechos y elementos que conocía o debía haber conocido entonces, como consecuencia posible de la transgresión del contrato.

Artículo 56

1) 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, la parte que reclame daños y perjuicios puede, si no se acoge a lo dispuesto en los artículos 55 ó 57, exigir la diferencia entre el precio del contrato y el precio de la cosa sustitutiva.

2) Los daños y perjuicios a que se refiere el párrafo 1 de este artículo pueden comprender la pérdida suplementaria, incluido el lucro cesante, si concurren las condiciones previstas en el artículo 55.

Artículo 57

1) Si se resuelve el contrato y hay un precio corriente para la cosa, la parte que reclame daños y perjuicios puede, si no invoca las disposiciones del artículo 55 o del artículo 56, reclamar la diferencia entre el precio fijado en el contrato y el precio corriente en la fecha de la resolución del contrato.

2) Para el cálculo de los daños y perjuicios previstos en el párrafo 1 de este artículo, el precio corriente que debe tomarse en consideración es el prevaleciente en el lugar en que debía haberse efectuado la entrega de la cosa, o si no hay precio corriente en tal lugar, el precio en otro lugar que pueda razonablemente sustituirlo, habida cuenta de las diferencias del costo del transporte de la cosa.

3) Los daños y perjuicios previstos en el párrafo 1 de este artículo pueden incluir la pérdida suplementaria, incluido el lucro cesante, si concurren las condiciones previstas en el artículo 55.

Artículo 58

Si la violación del contrato consiste en un retardo en el pago del precio, el vendedor en todo caso tiene derecho 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, aumentado en un 1 %, pero su derecho no puede ser inferior al tipo aplicado a los créditos comerciales a corto plazo no garantizados que esté vigente en el país en que el vendedor tenga su establecimiento.

Artículo 59

La parte que invoca la violación del contrato debe adoptar las medidas que sean razonables, atendidas las circunstancias del caso, para disminuir la pérdida resultante de la violación, incluido el lucro cesante. Si no adopta tales medidas, la otra parte puede pedir que se reduzca la indemnización por daños y perjuicios en la cantidad en que debería haberse disminuido la pérdida.

SECCIÓN V. CONSERVACIÓN DE LA COSA

Artículo 60

Si el comprador se retrasa en hacer la recepción de la cosa y el vendedor está en posesión de ella, o, sin estarlo, puede controlar su disposición, éste debe tomar las medidas que sean razonables para conservarla, atendidas las circunstancias. Tiene derecho a retenerla hasta que haya sido indemnizado por el comprador de los gastos razonables en que haya incurrido.

Artículo 61

1) Si la cosa ha sido recibida por el comprador y este pretende rechazarla, debe tomar las medidas razonables, atendidas las circunstancias, para asegurar su conservación. Puede retenerla hasta que haya sido indemnizado por el vendedor de los gastos en que haya incurrido, que sean razonables.

2) Si la cosa expedida al comprador ha sido puesta a su disposición en el lugar de destino y ejerce el derecho de rechazarla, debe tomar posesión de ella por cuenta del vendedor, siempre que pueda hacerlo sin pago del precio y sin mayores inconvenientes ni gastos apreciables. Esta disposición no se aplica cuando el vendedor o una persona facultada para hacerse cargo de la cosa esté presente en el lugar de destino.

Artículo 62

La parte a la que incumbe la conservación de la cosa puede depositarla en los almacenes de un tercero a costa de la otra parte, siempre que los gastos en que se incurra sean razonables.

Artículo 63

1) La parte que tiene la aplicación de conservar la cosa de conformidad con los artículos 60 ó 61, puede venderla por cualquier medio apropiado, si la otra parte ha retardado sin razón la toma de posesión de la cosa, o su devolución, o el pago de los gastos de conservación, y ha notificado su intención de vender.

2) Si la cosa está expuesta a una pérdida o a un deterioro rápido, o si su conservación acarrea gastos excesivos, la parte a la que incumbe la conservación de la cosa de

conformidad con los artículos 60 ó 61 esta obligada a esforzarse razonablemente por venderla. En la medida de lo posible, debe notificar su intención de vender.

3) La parte que vende la cosa tiene derecho a retener del producto de la venta un monto igual a los gastos razonables de su conservación y de su venta. Está obligada a acreditar el saldo a la otra parte.

CAPÍTULO VI. TRANSMISIÓN DE LOS RIESGOS

Artículo 64

Si los riesgos han sido transmitidos al comprador, éste tiene la obligación de pagar el precio, pese a la pérdida o deterioro de la cosa, a menos que estas circunstancias se deban a un acto del vendedor.

Artículo 65

1) Si el contrato de compraventa implica el transporte de la cosa y el vendedor no está obligado a entregarla en un punto determinado, los riesgos se traspasan al comprador en el momento de la entrega de la cosa al primer porteador para su transmisión al comprador.

2) Si en el momento de la celebración del contrato la cosa está ya en tránsito, los riesgos se transmiten en el momento en que la cosa se entrega al primera porteador. Sin embargo, los riesgos de pérdida de la cosa vendida en tránsito no se transmiten al comprador si en el momento de la celebración del contrato el vendedor sabía o debía saber que la cosa había perecido o se había deteriorado, a menos que haya revelado tal circunstancias al comprador.

Artículo 66

1) En los casos no comprendidos en el artículo 65, los riesgos se transmiten al comprador a partir del momento en que la cosa ha sido puesta a su disposición y retirada por él.

2) Si la cosa ha sido puesta a disposición del comprador pero no ha sido retirada por él, o lo ha sido con retraso, y ello constituye una transgresión del contrato, los riesgos se transmiten al comprador a partir del último momento en que podía haber retirado la cosa sin cometer una transgresión del contrato. Si el contrato se refiere a la compraventa de una cosa aún por determinar, no se considera que la cosa ha sido puesta a disposición del comprador hasta que ha sido claramente determinada a los efectos del contrato.

Artículo 67

Si el vendedor ha cometido una transgresión esencial del contrato, las disposiciones de los artículos 65 y 66 no perjudican los derechos que asisten al comprador como consecuencia de esa transgresión.

3. Comentario al proyecto de convención sobre la compraventa internacional de mercaderías (A/CN.9/116, anexo II)*

ÍNDICE

PARTE I. DISPOSICIONES DE FONDO

Capítulo		*Artículos*
I.	AMBITO DE APLICACIÓN	1–7
II.	DISPOSICIONES GENERALES	8–13
III.	OBLIGACIONES DEL VENDEDOR	14–33
	Sección I. Entrega de la cosa y de los documentos	15–18
	Sección II. Conformidad de la cosa	19–25
	Sección III. Recursos en casos de incumplimiento del contrato por el vendedor	26–33
IV.	OBLIGACIONES DEL COMPRADOR	34–46
	Sección I. Pago del precio	35–40
	Sección II. Recepción	41
	Sección III. Recursos en caso de incumplimiento del contrato por el comprador	42–46
V.	DISPOSICIONES COMUNES A LAS OBLIGACIONES DEL VENDEDOR Y DEL COMPRADOR	47–63
	Sección I. Transgresión	47–49
	Sección II. Exoneración	50
	Sección III. Efectos de la resolución	51–54
	Sección IV. Daños y perjuicios	55–59
	Sección V. Conservación de la cosa	60–63
VI.	TRANSMISIÓN DE LOS RIESGOS	64–67

* 17 de marzo de 1976.

Proyecto de convención sobre la compraventa internacional de mercaderías

Parte I. Disposiciones de fondo

CAPÍTULO I. AMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 1

1) Esta Convención se aplica a los contratos de compraventa de mercaderías celebrados entre partes que tienen su establecimiento en Estados diferentes :

a) Cuando los Estados son Estados contratantes; o

b) Si las normas de derecho internacional privado prevén la aplicación de la ley de un Estado contratante.

2) No se ha de tener 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 cualquiera transacción entre las partes, ni de informaciones reveladas por las partes en cualquier momento antes de la celebración del contrato o al momento de ésta.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Ley uniforme sobre la compraventa internacional de mercaderías (LUCI), artículos 1 y 2.

Convención sobre la prescripción en materia de compraventa internacional de mercaderías (Convención sobre la prescripción), artículos 2 y 3.

COMENTARIO

1. Este artículo establece las normas generales para determinar si esta convención es aplicable a un contrato de compraventa de mercaderías.

Criterio básico, párrafo 1

2. En el párrafo 1 del artículo 1 se establece que el criterio básico para la aplicación de esta convención a un contrato de compraventa de mercaderías es que los establecimientos de las partes estén en Estados diferentes [1].

3. La convención no se ocupa de la ley que rige los contratos de compraventa cuando las partes tienen sus establecimientos en un solo Estado. Esos contratos se regirán normalmente por el derecho interno de ese Estado.

4. Al concentrarse en la compraventa de mercaderías entre partes cuyos establecimientos están en Estados diferentes, la convención cumplirá sus tres objetivos principales :

1) Reducir la búsqueda de un foro cuyo derecho sea el más favorable;

2) Reducir la necesidad de recurrir a las normas del derecho internacional privado;

3) Proporcionar una ley de compraventa moderna adecuada a las transacciones de carácter internacional.

[1] Si una de las partes tiene establecimientos en más de un Estado, el establecimiento pertinente se determina en el inciso *a* del artículo 6.

Criterios adicionales, incisos a y b del párrafo 1

5. Aun cuando las partes tengan sus establecimientos en Estados diferentes, la presente convención se aplica solamente si :

1) Los Estados en que las partes tienen sus establecimientos son Estados contratantes; o

2) Las normas de derecho internacional privado prevén la aplicación de la ley de un Estado contratante.

6. Si los dos Estados en que las partes tienen sus establecimientos son Estados contratantes, la convención se aplica aun si las normas de derecho internacional privado del foro designarían normalmente la ley de un tercer país, tal como la ley del Estado en que se celebró el contrato. Este resultado sólo podría evitarse si el litigio tuvo lugar en un tercer Estado no contratante, y las reglas de derecho internacional privado de ese Estado aplicarán la ley del foro, es decir, su propia ley, o la ley de un cuarto Estado no contratante al contrato.

7. Incluso si una o ambas partes en el contrato tienen sus establecimientos en un Estado que no es un Estado contratante, la convención es aplicable si las reglas de derecho internacional privado del foro llevan a la aplicación de la ley de un Estado contratante. En esa situación la cuestión consiste en determinar cuál ley sobre compraventa de ese Estado se aplicará. Si las partes en el contrato son de diferentes Estados, la ley sobre compraventa apropiada será esta convención.

8. Otra aplicación de este principio es que si dos partes de diferentes Estados han designado la ley de un Estado contratante como ley del contrato, esta convención se aplica aun cuando las partes no hayan mencionado expresamente la convención.

Conciencia de la situación, párrafo 2

9. Con arreglo al párrafo 2, la convención no se aplica cuando « el hecho de que las partes tienen su establecimiento en Estados diferentes ... 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 ». Un ejemplo de esta situación es el caso en que las partes parecían tener sus establecimientos en el mismo Estado, pero una de ellas actuaba como agente de un principal extranjero no revelado. En esa situación el párrafo 2 dispone que la compraventa, que parece ser entre partes cuyos establecimientos están en el mismo Estado, no se rige por la convención.

*Artículo 2**

Esta Convención no se aplica a las compraventas :

a) De bienes adquiridos para uso personal, familiar o doméstico, salvo que el vendedor, en el momento de la celebración del contrato, no tuviera conocimiento, ni hubiera razón para que lo tuviera, de que los bienes se compraban para ese uso;

b) En subasta;

* Noruega expresó su reserva con respecto a los incisos *e* y *f* del artículo 2.

c) Judiciales;

d) De acciones, valores de inversión, títulos de crédito o moneda;

e) De buques, embarcaciones o aeronaves;

f) De electricidad.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 5 de la LUCI.

Convención sobre la prescripción, artículo 4.

COMENTARIO

1. El artículo 2 establece las compraventas que están excluidas del ámbito de aplicación de esta convención. Las exclusiones son de tres tipos : las basadas en el propósito para el cual se compraron las mercaderías, las basadas en el tipo de transacción y las basadas en las clases de mercaderías vendidas.

Exclusión de las ventas al consumidor, inciso a

2. El inciso *a* de este artículo excluye las ventas al consumidor del ámbito de aplicación de esta convención. Una compraventa particular está fuera del ámbito de aplicación de esta convención si las mercaderías se compran « para uso personal, familiar o doméstico ». Sin embargo, si las mercaderías se compraran por una persona para un fin comercial, la compraventa se regiría por esta convención. Así pues, por ejemplo, las siguientes situaciones están dentro del ámbito de aplicación de la convención : la compra de una cámara por un fotógrafo profesional para utilizarla en su trabajo; la compra de jabón u otros artículos de tocador por una empresa comercial para el uso personal de los empleados; la compra de un automóvil por un comerciante en automóviles con el fin de revenderlo.

3. La exclusión de las ventas al consumidor del ámbito de aplicación de la convención se basa en que en algunos países esas transacciones son objeto de diversos tipos de leyes nacionales tendientes a proteger a los consumidores. Para evitar todo riesgo de menoscabar la eficacia de esas leyes nacionales, se consideró aconsejable excluir las ventas al consumidor de esta convención. Además, la mayoría de las ventas al consumidor son transacciones internas, y se estimó que la convención no debía aplicarse a los casos relativamente escasos en que las ventas al consumidor eran transacciones internacionales, por ejemplo, cuando el comprador era un turista con su residencia habitual en otro país [2] o las mercaderías se pidieron por correo.

4. Incluso si las mercaderías se compraran para uso personal, familiar o doméstico, la convención se aplicaría si « el vendedor, en el momento de la celebración del contrato, no tuviera conocimiento, ni hubiera razón para que lo tuviera, de que los bienes se compraban para ese uso ». El vendedor podría no tener razón para saber que las mercaderías se compraban para ese uso si la cantidad de las mercaderías compradas, la dirección a la que debieran enviarse u otros aspectos de la transacción fueran no usuales en una venta al consumidor.

[2] Véase el artículo 6 *b*.

Exclusión de las ventas en subasta, inciso b

5. El inciso *b* de este artículo excluye del ámbito de aplicación de esta convención las ventas en subasta. Las ventas en subasta están sujetas con frecuencia a reglas especiales con arreglo a la ley nacional aplicable, por lo que se consideró conveniente que siguieran sujetas a esas reglas aunque el mejor postor perteneciese a un Estado diferente.

Exclusión de las ventas judiciales, inciso c

6. El inciso *c* excluye de este artículo las ventas judiciales, porque se rigen normalmente por normas especiales en el Estado bajo cuya autoridad se hace la venta judicial. Además, esas ventas no representan una parte importante del comercio internacional y pueden considerarse por lo tanto como transacciones puramente internas.

Exclusión de las ventas de acciones, valores de inversión, títulos de crédito o moneda, inciso d

7. Este inciso excluye las compraventas de acciones, valores de inversión, títulos de crédito o moneda. Esas transacciones plantean problemas diferentes de la compraventa internacional de mercaderías habitual y, además, en muchos países están sujetas a normas obligatorias especiales. Por otra parte, en algunos sistemas jurídicos dichos documentos comerciales no se consideran « mercaderías ». Si las ventas de dichos documentos no se excluyeren, podrían producirse diferencias considerables en la aplicación de esta convención.

8. Este inciso no excluye las ventas documentarias de mercaderías del ámbito de aplicación de esta convención aunque, en algunos sistemas jurídicos, esas compraventas pueden caracterizarse como compraventa de documentos comerciales.

Exclusión de las compraventas de buques, embarcaciones o aeronaves, inciso e

9. Este inciso excluye del ámbito de aplicación de la convención todas las ventas de buques, embarcaciones o aeronaves. En algunos sistemas jurídicos, puede cuestionarse si los buques, embarcaciones y aeronaves son « mercaderías ». En la mayoría de los sistemas jurídicos por lo menos algunos buques, embarcaciones y aeronaves están sujetos a requisitos especiales de registro. Las reglas que especifican cuáles deben registrarse difieren ampliamente. Como el lugar pertinente de registro, y por lo tanto la ley que regiría el registro, podría no conocerse en el momento de la compraventa, la venta de todos los buques, embarcaciones y aeronaves se excluyó a fin de hacer uniforme la aplicación de esta convención.

Exclusión de las ventas de electricidad, inciso f

10. Este inciso excluye las ventas de electricidad del ámbito de aplicación de esta convención fundándose en que en muchos sistemas jurídicos no se considera a la electricidad como una mercadería y, en todo caso, las compraventas internacionales de electricidad crean problemas especiales que difieren de los planteados por las compraventas internacionales usuales de mercaderías.

Artículo 3

1) Esta Convención no se aplica a los contratos en los que la parte principal de las obligaciones del vendedor consiste en proporcionar mano de obra o prestar otros servicios.

2) Se asimilan a las compraventas los contratos de entrega de mercaderías que hayan de ser manufacturadas o producidas, a menos que la parte que encarga las mercaderías asuma la obligación de proveer una parte sustancial de los materiales necesarios para dicha manufactura o producción.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 6 de la LUCI.

Artículo 6 de la Convención sobre Prescripción.

COMENTARIO

1. El artículo 3 se ocupa de dos situaciones diferentes en que el contrato incluye algún acto además del suministro de mercaderías.

Venta de mercaderías y suministro de mano de obra o prestación de otros servicios por el vendedor, párrafo 1

2. Este párrafo se refiere a los contratos en que el vendedor se obliga a suministrar mano de obra o prestar otros servicios además de vender mercaderías. Constituye un ejemplo de este tipo de contrato el caso en que el vendedor acuerda vender maquinarias y se obliga a instalarlas en condiciones de funcionar, en una fábrica o a supervisar su instalación. En esos casos, en el párrafo 1 se dispone que, cuando la « parte principal » de las obligaciones del vendedor consista en suministrar mano de obra o prestar otros servicios, como en el contrato de montaje de fábricas, el contrato no se rige por las disposiciones de la convención.

3. Es importante señalar que este párrafo no procura determinar si las obligaciones creadas por un instrumento o una transacción configuran, en esencia, uno o dos contratos. Así, la cuestión de si las obligaciones del vendedor en relación con la venta de mercaderías y las relativas al suministro de mano de obra o la prestación de otros servicios pueden considerarse como dos contratos separados (con arreglo a lo que suele denominarse la doctrina de la « divisibilidad » de los contratos), se resolverá de conformidad con el derecho nacional aplicable.

Provisión de materiales por parte del comprador, párrafo 2

4. En la primera frase del párrafo 2 de este artículo se dispone que la venta de mercaderías que hayan de ser manufacturadas por el vendedor, con arreglo a las especificaciones que haga el comprador, se rige por las disposiciones de esta Convención en las mismas condiciones que la venta de mercaderías ya manufacturadas.

5. Sin embargo, la última frase de este párrafo, « 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 », obedece al propósito de excluir del ámbito de la convención a los contratos en virtud de los cuales el comprador se obliga a proveer al vendedor (el fabricante) una parte sustancial de los materiales necesarios para manufacturar o producir las mercaderías. Como estos contratos se relacionan más con los contratos de suministro de mano de obra o prestación de servicios que con los de compraventa de mercaderías, quedan excluidos del ámbito de esta convención con arreglo a la norma básica prevista en el párrafo 1.

Artículo 4

Esta Convención es igualmente aplicable cuando ha sido elegida como ley del contrato por las partes.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 4 de la LUCI.

COMENTARIO

1. Este artículo constituye una invitación a las empresas comerciales para que utilicen esta convención, que se ha preparado con el fin de resolver los problemas con que tropieza el comercio internacional, incluso en los casos en que la convención, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 1, no sería automáticamente aplicable. Este artículo podría ser de especial interés para las empresas de un Estado contratante que celebraran transacciones con empresas de los Estados no contratantes (la convención no sería aplicable en general con arreglo al artículo 1) y de los Estados contratantes (la convención sería aplicable con arreglo al artículo 1). Mediante la inclusión de una cláusula pertinente en sus contratos, estas empresas podrían asegurarse de que se aplicara la misma ley a todos sus contratos internacionales de compraventa de mercaderías. Análogamente, las empresas de Estados no contratantes en que no existe una legislación moderna en materia de compraventa aplicable a los contratos internacionales de compraventa tal vez deseen que esta convención se aplique como ley del contrato. Más aún, quizá sea conveniente que esta convención se aplique a algunos contratos internos de compraventa, especialmente si el contrato de que se trata forma parte de un conjunto de contratos que incluya una compraventa internacional de mercaderías.

2. Los tribunales de un Estado contratante tendrían que hacer cumplir esa cláusula de elección de legislación en los contratos de que conocieran. Sería una cuestión de política pública del Estado interesado la de si los tribunales de un Estado no contratante deben poner en vigor esa cláusula.

3. La elección de esta convención como ley del contrato regiría sólo las obligaciones del vendedor y del comprador derivadas del contrato de compraventa. Esta elección no afectaría a las disposiciones obligatorias del derecho interno que pudieran ser aplicables [3].

Artículo 5

Las partes pueden excluir la aplicación de esta Convención, así como establecer excepciones o modificar los efectos de cualquiera de sus disposiciones.

[3] Véase el artículo 7.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 3 de la LUCI.

COMENTARIO

1. En el artículo 5 se señala expresamente el carácter no obligatorio de la convención. Las partes pueden también excluir su aplicación por completo si eligen una ley distinta de esa convención para que rija su contrato. Asimismo, las partes pueden establecer excepciones o modificar los efectos de cualquiera de sus disposiciones mediante la inclusión en su contrato de cláusulas que prevean soluciones distintas de las que se establecen en la convención.

2. Se ha eliminado la segunda frase del artículo 3 de la LUCI, en la que se disponía que « dicha exclusión puede ser expresa o tácita », para que la referencia específica a la exclusión « tácita » no mueva a los tribunales o concluir, con fundamentos insuficientes, que se ha excluido la convención en su totalidad.

Artículo 6

A los efectos de esta Convención :

a) Si una de las partes en el contrato de compraventa tiene más de un establecimiento, su establecimiento es el que guarda la relación más estrecha con el contrato y su ejecución, 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 debe tomar 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.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Párrafos 2 y 3 del artículo 1 y artículo 7 de la LUCI.

Párrafos *c*, *d* y *e* del artículo 2 de la Convención sobre Prescripción.

COMENTARIO

1. Este artículo se refiere a la determinación del pertinente « establecimiento » de una de las partes y a los efectos de la nacionalidad de las partes o del carácter civil o comercial de las partes o del contrato sobre la aplicación de esta convención a un contrato.

Establecimiento, inciso a

2. El inciso *a* se refiere a la situación en que una de las partes en un contrato tiene más de un establecimiento. La convención plantea interrogantes respecto de dos cuestiones diferentes.

3. La primera cuestión consiste en determinar si esta convención se aplica al contrato. Para que así sea el contrato debe haber sido celebrado por partes cuyos establecimientos se encuentran en Estados diferentes [4]. Además, en la mayoría de los casos, esos Estados deben ser Estados contratantes [5]. Para los efectos de determinar la aplicación de esta convención, no se suscita problema alguno cuando todos los establecimientos de una de las partes *(X)* están situados en Estados contratantes distintos de aquel en que la otra parte *(Y)* tiene su establecimiento. Cualquiera que sea el lugar que se designe como establecimiento de *X*, los establecimientos de *X* e *Y* estarán en Estados contratantes distintos. El problema sólo se suscita cuando uno de los establecimientos de *X* está situado o en el mismo Estado del establecimiento de *Y* o en un Estado no contratante. En este caso, adquiere vital importancia determinar qué establecimiento se ajusta a lo dispuesto en el artículo 1.

4. La segunda cuestión respecto de la cual es importante conocer el establecimiento pertinente se refiere a la obligación del vendedor, de conformidad con el inciso *c* del artículo 15, de entregar la cosa al comprador « en el lugar donde el vendedor tenía su establecimiento en el momento de la celebración del contrato. En este caso podría ser necesario elegir entre dos establecimientos en un Estado determinado del mismo modo que entre dos establecimientos en dos Estados diferentes.

5. En el inciso *a* se enuncia el criterio para determinar el establecimiento pertinente : es el establecimiento « que guarde la relación más estrecha con el contrato y su ejecución ». La frase « el contrato y su ejecución » se refiere a la transacción en su totalidad, con inclusión de los elementos relativos a la oferta y la aceptación, así como a la ejecución del contrato. Al determinar el establecimiento que guarde « la relación más estrecha », en el inciso *a* se indica que hay que tener en cuenta las « circunstancias conocidas o previstas por las partes en el momento de la celebración del contrato ». Los factores que tal vez no conozca una de las partes al momento de celebrar el contrato incluirían la supervisión de la celebración del contrato por una casa matriz situada en otro Estado, o el origen o destino final en el extranjero de las mercaderías. Cuando estos factores no son conocidos o previstos por ambas partes en el momento de celebrarse el contrato, no se los toma en consideración.

Residencia habitual, inciso b

6. El inciso *b* se ocupa del caso en que una de las partes no tiene un establecimiento. La mayoría de los contratos internacionales los celebran empresarios con establecimientos reconocidos. Sin embargo, ocasionalmente, una persona que carece de « establecimiento » fijo puede celebrar un contrato de compraventa de mercaderías con fines comerciales, y no solamente respecto de bienes « para uso personal, familiar o doméstico », en el sentido del artículo 2 de la convención. La presente disposición prevé que, en esa situación, se tomará en consideración su residencia habitual.

Nacionalidad de las partes, carácter civil o comercial de la transacción, inciso c

7. El inciso *c* dispone que, al determinar la aplicabilidad de la convención, no se tiene en cuenta ni la nacionalidad de las partes ni el carácter civil o comercial de las partes o de los contratos.

8. La cuestión de saber si esta convención es aplicable a un contrato de compraventa de mercaderías se deter-

[4] Véase el inciso 1 del artículo 1. Véase, no obstante, el artículo 4.

[5] Inciso *a* del párr. 1 del artículo 1.

mina básicamente por la circunstancia de si los « establecimientos » pertinentes de ambas partes están en distintos Estados contratantes. El « establecimiento » pertinente se determina en el inciso *a* de este artículo sin atender a la nacionalidad, el lugar en que se constituyó la sociedad, o el lugar en que está situada la casa matriz de una de las partes. En este inciso se refuerza esa norma, dejando en claro que no se toma en consideración la nacionalidad de las partes.

9. En algunos sistemas jurídicos, la legislación relativa a los contratos de compraventa de mercaderías varía si las partes o el contrato se califican de civiles o comerciales. En otros sistemas jurídicos, no existe esta distinción. A fin de evitar diferencias en la interpretación del ámbito de aplicación de la convención, en este inciso se dispone que la convención se aplica prescindiendo del carácter civil o comercial de las partes o del contrato.

Artículo 7

[1)] Esta Convención regula exclusivamenteo los derechos y las obligaciones del vendedor y del comprador que dimanan 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 este puede producir sobre la propiedad de la cosa vendida, ni a su validez o a la de las cláusulas que contenga, ni tampoco a la de cualquier uso.

[2) Esta Convención no regula los derechos y las obligaciones del vendedor y del comprador que puedan dimanar de la existencia, en relación con alguna persona, de derechos o reclamaciones que guarden relación con la propiedad industrial o intelectual o similares] *.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 4, párrafo 2 del artículo 5 y artículo 8 de la LUCI.

COMENTARIO

1. El artículo 7 limita el alcance de la convención, salvo otra disposición expresa de la misma, a la regulación de los derechos y obligaciones del vendedor y del comprador emanados de un contrato de compraventa.

Formación y validez, párrafo 1

2. El único artículo de esta convención que se ocupa de la formación o la validez es el artículo 11, que dispone que el contrato de compraventa no tendrá que constar por escrito ni estará sujeto a requisito alguno en cuanto a la forma. Se ha incluido el artículo 11, pues, si bien guarda relación con la formación del contrato y puede considerarse que se refiere a la validez del mismo, también concierne a la prueba de las condiciones del contrato, por lo que se lo consideró esencial en esta convención.

3. Entre las disposiciones de la convención respecto de las cuales se indica claramente que no se les confiere validez por el artículo 7, se incluye el artículo 36 relativo a la determinación del precio que no esté fijado o no sea determinable. Si la legislación del Estado correspondiente no reconoce la validez de un contrato cuando el precio no está fijado o no es determinable, el artículo 36 no confiere validez.

Transferencia de la propiedad, párrafo 1

4. En este artículo se pone de manifiesto que la convención no regula la transferencia de la propiedad de las mercaderías vendidas. En algunos sistemas jurídicos, la propiedad se transfiere en el momento de la celebración del contrato. En otros, la propiedad se transfiere posteriormente, por ejemplo, en el momento en que se entregan las mercaderías al comprador. Se estimó imposible unificar el principio sobre este punto y no se creyó necesario hacerlo, pues la convención prevé normas para diversas cuestiones relacionadas, al menos en ciertos sistemas jurídicos, con la transferencia de la propiedad : la obligación del vendedor de entregar la cosa libre de derechos o reclamaciones de terceros que no acepte el comprador [6]; la obligación del comprador de pagar el precio [7]; la transmisión de los riesgos de pérdida o deterioro de la cosa [8]; la obligación de conservar la cosa [9].

CAPÍTULO II. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 8

1) Las partes están obligadas por cualquier uso que han acordado y por cualquier práctica que entre sí han establecido.

2) Salvo que se acuerde otra cosa, se considera que las partes han hecho aplicable tácitamente a ese contrato un uso del que tenían conocimiento, o que tenían motivos para conocer, y que en el comercio internacional es ampliamente conocido y regularmente observado por las partes en contratos del tipo correspondiente al intercambio de que se trata.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 9 de la LUCI.

COMENTARIO

1. Este artículo describe la medida en que los usos y prácticas acordados o establecidos entre las partes en el contrato tienen fuerza obligatoria para ellas.

2. Si se lee el párrafo 1 en relación con el párrafo 2, resulta que los usos en que las partes han convenido tienen fuerza obligatoria para éstas. El acuerdo puede ser expreso o tácito.

3. Para que haya un acuerdo tácito en el sentido de que un uso tendrá fuerza obligatoria para las partes, ese uso debe reunir dos condiciones : debe ser un uso « del que las partes tienen conocimiento, o hay motivos para que tengan conocimiento » y debe ser un uso « que en el comercio internacional es ampliamente conocido y regularmente observado por las partes en contratos del

* El Grupo de Trabajo dejó este párrafo entre corchetes para indicar que se trataba de una cuestión que, en su opinión, debería ser decidida por la Comisión. Véase también la reserva de Noruega al artículo 25.

[6] Artículo 25.

[7] Artículo 39.

[8] Artículos 64 a 67.

[9] Artículos 60 a 63.

tipo correspondiente al intercambio de que se trate ». La relación comercial puede limitarse a un cierto producto, una cierta región o un conjunto de asociados comerciales.

4. El factor que determina si se ha de considerar que, tácitamente, se ha hecho aplicable un uso particular a un contrato determinado, a menudo consistirá en que sea « ampliamente conocido y regularmente observado por las partes en contratos del tipo correspondiente al intercambio de que se trate ». En este caso, tal vez se afirme que « hay motivos para que [las partes] tengan conocimientos » del uso.

5. Puesto que los usos sólo adquieren fuerza obligatoria respecto de las partes porque se los ha incorporado, expresa o tácitamente, en el contrato, se los aplicará en lugar de las disposiciones discrepantes de esta convención, en virtud del principio de la autonomía de la voluntad [10]. Por lo tanto, la disposición que figura en el párrafo 2 del artículo 9 de la LUCI, según la cual, en caso de contradicciones entre un uso aplicable y la Ley Uniforme, los usos prevalecerán salvo convenido en contrario de las partes, se opone a los principios constitucionales de algunos Estados y el orden público de otros, por lo que se la ha eliminado por innecesaria.

6. Este artículo no prevé una norma expresa para la interpretación de las expresiones, disposiciones o formas de contratos utilizados generalmente en el comercio internacional y respecto de las cuales las partes no han hecho interpretación alguna. En algunos casos, estas expresiones, disposiciones o formas de contratos pueden considerarse como un uso o práctica entre las partes y se aplicaría este artículo.

Artículo 9

Una transgresión cometida por una de las partes en el contrato es esencial cuando causa un perjuicio importante a la otra parte y cuando la parte que ha cometido la transgresión ha previsto o tiene razones para prever tal resultado.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 10 de la LUCI.

COMENTARIO

1. El artículo 9 define el concepto de « transgresión esencial ».

2. La definición de trasgresión esencial es importante porque en ella se basan diversos recursos de que pueden valerse el comprador y el vendedor [11], así como algunos aspectos del traspaso de los riesgos [12].

3. El criterio básico para que una trasgresión sea esencial consiste en que « cause un perjuicio importante a la otra parte [perjudicada] ». La determinación de si el perjuicio es importante debe hacerse a la luz de las circunstancias de cada caso, por ejemplo, el valor pecuniario del contrato, el perjuicio pecuniario causado por la trasgresión o la medida en que ésta obstaculiza otras actividades de la parte perjudicada.

4. Además de este criterio básico que mira al perjuicio de la parte perjudicada, sólo una trasgresión es esencial cuando « la parte que ha cometido la trasgresión ha previsto o tiene razones para prever tal resultado », esto es, el resultado que se produjo. Debe advertirse que no es necesario que la parte que ha cometido la trasgresión haya efectivamente previsto el resultado.

Artículo 10

1) Las notificaciones previstas en esta Convención deben hacerse por los medios adecuados, en vista de las circunstancias.

2) La declaración de resolución del contrato sólo adquiere eficacia cuando se notifica a la otra parte.

3) Si la notificación de resolución, o si cualquiera de los avisos exigidos en el artículo 23 se envían por el medio de comunicación apropiado dentro del plazo establecido, el hecho de que no llegue, o de que no llegue dentro de ese plazo, o de que su contenido haya sido transmitido de manera inexacta no privan al remitente del derecho de prevalerse de ellos.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 14 y párrafo 3 del artículo 39 de la LUCI.

COMENTARIO

1. El artículo 10 establece las normas relativas a las notificaciones exigidas por esta convención.

Obligación de utilizar los medios apropiados, párrafo 1

2. El párrafo 1 deja en claro que la parte que, con arreglo a la convención debe enviar una notificación, tendrá que hacerlo por los medios que sean usuales en las circunstancias que concurran. Es posible que en las circunstancias que concurran haya más de un medio usual de comunicación. En ese caso, la parte que hace la comunicación podrá valerse del que le resulte más conveniente.

3. Una comunicación es adecuada « en vista de las circunstancias » si es adecuada en la situación de las partes. Es posible que un medio de comunicación adecuado en un conjunto de circunstancias, no lo sea en otro. Por ejemplo, aunque una forma determinada de notificación puede enviarse generalmente por vía aérea, es posible que en un caso determinado la necesidad de actuar con rapidez haga que sólo las comunicaciones electrónicas, telegráficas, telefónicas o por télex constituyan un medio adecuado « en vista de las circunstancias ».

Notificación de resolución, párrafo 2

4. El párrafo 2 establece que cualquier declaración de resolución de un contrato de conformidad con esta convención [13] sólo adquiere eficacia cuando se notifica a la otra parte.

[10] Artículo 5.

[11] Véanse el párrafo 2 del artículo 27, el párrafo 1 del artículo 29, el inciso *a* del párrafo 1 del artículo 30, el párrafo 2 del artículo 32, el inciso *a* del párrafo 1 del artículo 45, el párrafo 1 del artículo 48 y el artículo 49.

[12] Véase el artículo 67.

[13] Los artículos 30, 45, 47, 48 y 49 establecen las normas relativas a una declaración de resolución de un contrato en circunstancias adecuadas.

Riesgo en la transmisión, párrafo 3

5. El párrafo 3 establece que si una parte ha enviado la notificación de resolución del contrato o una notificación de que las mercaderías no son conformes al contrato según establece el artículo 23, por un medio adecuado y dentro del plazo establecido, « el hecho de que no llegue, o de que no llegue dentro de ese plazo [requerido], o de que su contenido haya sido transmitido de manera inexacta no privan al remitente del derecho de prevalerse de ellos ». Por lo tanto, el riesgo de la pérdida o de la demora o de una transmisión defectuosa de la notificación debe ser soportado por el destinatario.

6. El párrafo 3 no se aplica a las demás notificaciones requeridas por esta Convención [14] ni se fija norma alguna sobre el riesgo de la transmisión en lo tocante a estas notificaciones. Cabe señalar, no obstante, que el párrafo 1 exige que todas las notificaciones se hagan por los medios adecuados en vista de las circunstancias.

*[Artículo 11 **

El contrato de compraventa no tiene que constar por escrito ni está sujeto a requisito alguno en cuanto a la forma. Puede probarse por medio de testigos.]

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 15 de la LUCI.

Artículo 3 de la Ley Uniforme sobre la Formación de Contratos.

COMENTARIO

1. El artículo 11 dispone que el contrato de compraventa no tiene que constar por escrito ni está sujeto a requisito alguno en cuanto a la forma.

2. Aun cuando puede considerarse que el artículo 11 guarda relación con una cuestión de formación o validez [15], el hecho de que muchos contratos de compraventa internacional de mercaderías se celebran valiéndose de medios modernos de comunicación y de que no siempre hay un contrato por escrito, hizo que se decidiera incluirlo en la presente convención. En todo caso, cualquier sanción administrativa o penal por la transgresión de las normas de cualquier Estado en las que se exigiese que estos contratos constaran por escrito, ya sea para fines de control administrativo del comprador o vendedor, para los efectos de aplicar las leyes de control de cambios o para otros fines, seguirían en vigor respecto de una de las partes que celebrasen un contrato no escrito, aun cuando el contrato mismo fuera obligatorio para las partes.

* El Grupo de Trabajo decidió conservar este artículo entre corchetes para indicar que en su opinión la Comisión debería preparar el texto de que se trata. La URSS reservó su posición respecto de este artículo.

[14] Párrafo 1 del artículo 16, párrafo 3 del artículo 29, párrafo 2 del artículo 46, párrafo 3 del artículo 47, notificación de suspensión solamente, párrafo 4 del artículo 50, párrafo 1 del artículo 63 y párrafo 2 del artículo 63.

[15] Las disposiciones del presente artículo figuran en casi idénticos términos en el artículo 3 de la Ley Uniforme sobre la Formación de Contratos para la Compraventa Internacional de Mercaderías, que figura como anexo a la Convención de La Haya de 1.º de julio de 1964.

Artículo 12

Si conforme a lo dispuesto en esta Convención, una parte tiene el derecho de exigir a la otra el cumplimiento de una obligación, el tribunal está obligado a resolver la ejecución en especie sólo en el caso de que ésta, en virtud de su propio derecho, pueda ser ordenada por el tribunal respecto a contratos de compraventa similares no regidos por esta Convención.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Convención sobre la compraventa internacional de mercaderías, La Haya, 1.º de julio de 1964, artículo VII.

Artículo 16 de la LUCI.

COMENTARIO

1. En este artículo se considera la medida en que los tribunales nacionales están obligados a ordenar por sentencia el cumplimiento en especie de una obligación que se desprende de esta convención.

2. Si el vendedor no cumple sus obligaciones con arreglo al contrato de compraventa o a la convención, el artículo 27 dispone que « el comprador puede exigir del vendedor el cumplimiento del contrato ». De manera similar, el artículo 43 autoriza al vendedor « a exigir al comprador que pague el precio, reciba la cosa o cumpla cualquiera de las demás obligaciones que le corresponden ».

3. Se plantea la cuestión de determinar si la parte agraviada puede obtener la ayuda de un tribunal para hacer exigible la obligación de la parte que no ha cumplido el contrato. En algunos sistemas jurídicos los tribunales están autorizados a ordenar el cumplimiento en especie de una obligación. En otros sistemas jurídicos los tribunales no están autorizados a ordenar ciertas formas del cumplimiento en especie y no cabría esperar que esos Estados modificaran principios fundamentales de su procedimiento judicial para poner en vigor esta convención. Por lo tanto, el artículo 12 dispone que un tribunal no está obligado a decretar la ejecución en especie en el caso de que ésta pueda exigirse por el tribunal en virtud de su propio derecho aplicable a contratos de compraventa similares no regidos por la presente convención, es decir, de contratos de compraventa internos. Por lo tanto, si en virtud de las circunstancias el tribunal está facultado a ordenar una forma particular de ejecución en especie, por ejemplo, la entrega de la cosa o el pago del precio, el artículo 12 no limita la aplicación de los artículos 27 ó 43. El artículo 12 ciñe su aplicación solamente al caso en que un tribunal no pudiese, bajo ninguna circunstancia, ordenar dicha forma de ejecución en especie.

4. Cabe señalar que los artículos 27 y 43, cuando no están limitados por este artículo, tienen el efecto de reemplazar un recurso de alcance limitado consistente en obtener una orden judicial para lograr que una parte ejecute el contrato, y que en muchas circunstancias sólo puede obtenerse a discreción del tribunal, por un recurso disponible a discreción de la otra parte.

Artículo 13

En la interpretación y la aplicación de lo dispuesto en esta Convención deben tenerse en cuenta su carácter internacional y la necesidad de fomentar la uniformidad.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 17 de la LUCI.

Artículo 7 de la Convención sobre la prescripción.

COMENTARIO

Las normas nacionales sobre el derecho de compraventa de mercaderías son objeto de notables divergencias de enfoque y de concepto. Así, es muy importante evitar que los tribunales nacionales interpreten de maneras diferentes las disposiciones de esta convención, según los conceptos utilizados en el sistema jurídico del país del foro. Con este fin, el artículo 13 subraya la importancia, en la interpretación y aplicación de las disposiciones de esta convención, de tener debidamente en cuenta el carácter internacional de la convención y la necesidad de promover la uniformidad.

CAPÍTULO III. OBLIGACIONES DEL VENDEDOR

Artículo 14

El vendedor debe entregar las mercaderías, remitir cualesquiera documentos relacionados con ellas y transmitir la propiedad de dichas mercaderías en las condiciones requeridas en el contrato y en esta Convención.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 18 de la LUCI.

COMENTARIO

El artículo 14 establece las principales obligaciones del vendedor e introduce el capítulo III de la convención. Las principales obligaciones del vendedor son entregar las mercaderías, remitir cualesquiera documentos relacionados con ellas y transmitir la propiedad de las mercaderías. El vendedor debe cumplir sus obligaciones « en las condiciones requeridas en el contrato y en esta Convención ». Como el artículo 5 de esta convención permite a las partes excluir la aplicación de la convención o establecer excepciones o modificar los efectos de cualesquiera de sus disposiciones, se desprende de esto que en casos de conflicto entre el contrato y la convención el vendedor debe cumplir sus obligaciones en las condiciones requeridas en el contrato.

SECCIÓN I. ENTREGA DE LA COSA Y DE LOS DOCUMENTOS

Artículo 15

Si el vendedor no está obligado a entregar la cosa en un lugar determinado, la entrega se efectúa :

a) Si el contrato de compraventa implica el transporte de la cosa, haciendo entrega de ella al primer porteador, para que la transmita al comprador;

b) En los casos no comprendidos en el apartado precedente, si el contrato se refiere a

i) Una cosa cierta, o

ii) A una cosa no identificada que ha de extraerse de una masa determinada o que debe ser manufacturada o producida,

y en el momento de la celebración del contrato las partes tenían conocimiento del lugar 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 los demás casos, poniendo la cosa a disposición del comprador en lugar donde el vendedor tenía su establecimiento en el momento de la celebración del contrato.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Párrafo 2 del artículo 19 y párrafos 1 y 2 del artículo 23 de la LUCI.

COMENTARIO

1. La principal obligación del vendedor consiste en entregar las mercaderías en las condiciones requeridas en el contrato y en esta convención.

2. El artículo 15 establece cómo y dónde se cumple la obligación de entregar del vendedor. El artículo 17 establece cuándo está obligado el vendedor a entregar.

« La cosa » que debe entregarse

3. Para que el vendedor entregue « la cosa », en el caso de cosas ciertas, debe entregar la cosa precisa que se establece en el contrato. En el caso de cosas no identificadas, debe entregar cosas que se ajusten en general a la descripción del tipo de cosa establecido en el contrato. Por lo tanto, si el contrato exige la entrega de maíz, el vendedor no ha entregado si suministra patatas. Sin embargo, el vendedor ha entregado « la cosa » si ejecuta el acto indicado en los incisos *a* a *c* con respecto a la cosa cierta descrita en el contrato, o, en el caso de cosas no identificadas, con respecto a cosas que se ajusten a la descripción genérica del contrato aun cuando no haya conformidad o las cosas no se entreguen en el momento exigido o por el medio de transporte especificado. Por lo tanto, la entrega al porteador de maíz de calidad N.º 3 cuando se pedía maíz de calidad N.º 2 o la entrega al porteador de cinco toneladas cuando debían entregarse diez, constituiría entrega de « la cosa ». Aun si « la cosa » hubiera sido « entregada », el comprador podría ejercer los derechos que pudieran corresponderle por el hecho de que el vendedor no entregó la cosa « en las condiciones requeridas en el contrato y en esta Convención » [16]. Entre los derechos del comprador figuraría el derecho a declarar resuelto el contrato cuando la falta de cumplimiento del vendedor constituyera una transgresión esencial [17]. De todas maneras el vendedor habría « entregado la cosa ».

Cuando el contrato de compraventa implique el transporte de la cosa, inciso a

4. Cuando el contrato de compraventa implique el transporte de la cosa, la entrega se efectuará haciendo entrega de la cosa al porteador para que la transmita al comprador.

[16] Artículo 14. En el artículo 26 figuran las acciones que corresponden al comprador por incumplimiento del vendedor.

[17] Inciso *a* del artículo 30. Para el efecto de una transgresión esencial sobre la transmisión de los riesgos, véase el artículo 67.

5. El contrato de compraventa entraña el transporte de la cosa si el vendedor está obligado o autorizado a enviarla al comprador. Tanto los contratos de embarque (por ejemplo, CIF, FOB, FOR) y los contratos de destino (por ejemplo sobre buque, entregado en ...) son contratos de compraventa que entrañan el transporte de mercaderías. No obstante, a fin de dejar en claro, entre otras cosas, en un contrato de destino que la entrega no se perfecciona entregando la cosa al primer porteador, la cláusula inicial del artículo 15 dispone que las normas específicas que figuran en los incisos *a* a *c* del artículo 15 no se aplican « si el vendedor ... está obligado a entregar la cosa en un lugar determinado ».

6. Si la cosa debe ser transportada por dos o más porteadores, la entrega se efectúa ... haciendo entrega de la cosa « al primer porteador para que la transmita al comprador ». Por lo tanto, si las mercaderías se envían por ferrocarril o carretera desde un punto en el interior a un puerto donde deben cargarse en un buque, la entrega se efectúa cuando se hace entrega de las mercaderías al ferrocarril o a la empresa de transportes.

7. La entrega de la cosa se efectúa poniéndola a disposición del primer porteador, no haciendo entrega de los documentos al comprador. Aun si el vendedor nunca entregase los documentos al comprador según lo exigido en el contrato, habría entregado la cosa si la puso a disposición del porteador. Por supuesto, el vendedor incurriría en las sanciones previstas en el contrato y en esta convención por omitir la entrega de los documentos.

Cosa situada o que deba ser manufacturada o producida en un lugar particular, inciso b

8. Si en el momento de celebrarse el contrato las partes sabían que la cosa se encontraba o iba a manufacturarse o producirse en un determinado lugar y el contrato no exige ni autoriza el envío de la cosa, la entrega de la cosa se efectúa poniéndola a disposición del comprador en el lugar en que se encontraba o en que iba a manufacturarse o producirse.

9. Hay varias situaciones diferentes previstas en este inciso. La primera es que se trate de una cosa cierta. Por ejemplo, si el contrato se refiere a la venta por un comerciante a otro comerciante de una determinada pintura que las partes sabían que estaba en un lugar particular, la entrega se efectuaría poniendo el vendedor la pintura a disposición del comprador en ese lugar. La misma solución se aplica si deben extraerse diez toneladas de chatarra de acero de una pila determinada de chatarra de acero o si deben manufacturarse 100 sillas en una fábrica particular.

10. Si la cosa ya está en tránsito en el momento de la celebración del contrato, el contrato de compraventa no « implica » el transporte de la cosa con arreglo al inciso *a* de este artículo sino que se refiere a una cosa que está en un lugar particular y queda por eso sujeta a este inciso. Esto es así se trate de la venta de todo un envío con arreglo a un conocimiento de embarque dado, en cuyo caso la cosa es una cosa cierta, o se trate de sólo parte de la cosa comprendida en un conocimiento de embarque dado. De otra manera, si se considerara que el contrato de compraventa de una cosa ya en tránsito implica « el transporte de la cosa », y se sometiera así la situación al artículo 15 *a*, el vendedor nunca entregaría la cosa porque ésta no se entregaría al porteador « para que la transmita al comprador ». Sin embargo, con arreglo al párrafo 2 del artículo 65 los riesgos se traspasarían al comprador en el momento de la dación de la cosa al primer porteador, aun cuando la entrega hubiera tenido lugar antes de la celebración del contrato de compraventa.

11. Ambas partes deben saber la ubicación de la cosa cierta, o la ubicación de las existencias ciertas de las que habrá de extraerse la cosa que debe entregarse, o del lugar en que deberá manufacturarse o producirse la cosa. Deben tener conocimiento efectivo; no basta con que una parte o la otra hubiera debido tener ese conocimiento pero no lo tenía. Además, las partes deben tener ese conocimiento en el momento de la celebración del contrato.

12. La cosa se pone a disposición del comprador cuando el vendedor ha hecho lo necesario para que el comprador pueda tomar posesión de ella. Normalmente, esto incluiría la identificación de la cosa que debe entregarse, la terminación de todos los preparativos previos a la entrega, tales como el embalaje, a cargo del vendedor, y la notificación al comprador necesaria para permitirle tomar posesión.

13. Si en el momento en que se celebra el contrato la cosa está en posesión de un depositario tal como un almacenista o un porteador, puede ponérsela a disposición del comprador por medios tales como que el vendedor dé instrucciones al depositario de que conserve la cosa para el comprador o que el vendedor haga entrega al comprador de manera apropiada de los documentos que controlan la cosa.

En todos los demás casos, inciso c

14. En los demás casos, no previstos en los incisos *a* y *b*, la entrega se efectúa poniendo la cosa a disposición del comprador en el lugar donde el vendedor tenía su establecimiento en el momento de la celebración del contrato. Si el vendedor tuviera más de un establecimiento, el lugar en que debería efectuarse la entrega se regiría por el párrafo *a* del artículo 6.

15. Aunque el inciso *c* es una norma residual para cubrir las situaciones no analizadas en los incisos *a* y *b*, no establece una norma para todos los demás casos. En particular, en el contrato puede preverse que la entrega se efectúe en el establecimiento del comprador o en otro lugar determinado no mencionado en este artículo. La frase inicial del artículo 15 reconoce que en todos esos casos la entrega se efectuaría haciendo entrega de la cosa o poniéndola a disposición del comprador, según fuera apropiado, en el lugar determinado previsto en el contrato.

Efecto de la reserva del título

16. La entrega se efectúa con arreglo a este artículo y el riesgo se transmite con arreglo al artículo 65 o al artículo 66 aun cuando el vendedor se reserve el título con respecto a la cosa o se reserve de otra manera un

interés en la cosa si esa reserva del título u otro interés tiene por fin, entre otras cosas, asegurar el pago del precio.

Artículo 16

1) Si el vendedor debe hacer entrega de la cosa a un porteador y si ella no está claramente marcada con una dirección ni de otro modo identificada en el contrato, el vendedor debe enviar al comprador un aviso de expedición en que se especifique la cosa.

2) Si el vendedor tiene que disponer el transporte de la cosa, debe celebrar los contratos necesarios para ello hasta el lugar señalado por el medio de transporte adecuado a las circunstancias y en las condiciones usuales para ese transporte.

3) Si no tiene que concertar un seguro de transporte, el vendedor debe proporcionar al comprador, a requerimiento de éste, toda la información disponible necesaria para la concertación de tal seguro.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Párrafo 3 del artículo 19 y párrafos 1 y 2 del artículo 54 de la LUCI.

COMENTARIO

1. El artículo 16 describe varias obligaciones adicionales del vendedor cuando el contrato de compraventa implica el transporte de la cosa.

Identificación de la cosa, párrafo 1

2. El vendedor identificará normalmente la cosa objeto del contrato en el momento de la expedición o con anterioridad, marcándola con el nombre y dirección del comprador, procurando documentos de embarque en que figure el comprador como consignatario o como la parte que debe ser notificada de la llegada de la cosa, o mediante algún método similar. No obstante, si el vendedor expide cosas idénticas a vendedores diferentes puede abstenerse de adoptar medidas para identificarlas antes de su llegada. Ello puede ser particularmente el caso cuando se venden ciertas mercaderías como los cereales, que son embarcados a granel.

3. La falta de identificación de la cosa no afectará su « entrega » de conformidad con el inciso *a* del artículo 15, ni el traspaso del riesgo de conformidad con el párrafo 1 del artículo 65 [18] en la medida en que pueda demostrarse que « la entrega de la cosa » fue hecha « al primer porteador para su transmisión al comprador » [19]. No obstante, el hecho de que la cosa no haya sido identificada coloca al vendedor en posición de determinar cuál comprador sufriría la pérdida cuando ésta ha afectado solamente a parte de la cosa. Además, si la cosa no ha sido identificada, el comprador tal vez no esté en condiciones de obtener el seguro necesario [20].

4. A fin de superar estas dificultades, el párrafo 1 exige que el vendedor envíe al comprador un aviso de expedición en que se especifique la cosa si ésta no ha sido identificada de otro modo en el contrato. Si el vendedor no lo hace, el comprador puede valerse de los recursos usuales, inclusive del derecho de exigir a la otra parte que le notifique la expedición, el derecho a daños y perjuicios y eventualmente el derecho a resolver el contrato [21].

Contrato de transporte, párrafo 2

5. Ciertas fórmulas comerciales comunes como la CIF y la C & F exigen que el vendedor se encargue del contrato de transporte de mercaderías en tanto que en otros casos, como las ventas FOB, en que habitualmente no se impone esta obligación al vendedor, las partes convienen ocasionalmente que éste se encargue efectivamente de la expedición. El párrafo 2 especifica que en todos estos casos, cuando « el vendedor tiene que disponer el transporte de la cosa, debe celebrar los contratos necesarios para ello hasta el lugar señalado por el medio de transporte adecuado a las circunstancias y en las condiciones usuales para este transporte ».

Seguro, párrafo 2

6. El vendedor o el comprador puede estar obligado con arreglo al contrato de compraventa a contratar un seguro por la pérdida de la cosa durante su transporte. Esta obligación se determinará habitualmente por el término comercial empleado en el contrato de compraventa y no se rige por la transmisión de los riesgos. Por ejemplo, si el precio se indica CIF, el vendedor debe contratar el seguro aunque los riesgos se traspasen al comprador en el momento de la dación de la cosa al primer porteador para ser transmitida al comprador [22]. Si el precio se indica C & F o FOB en ausencia de otras indicaciones en el contrato, incumbirá al comprador la responsabilidad de contratar el seguro necesario [23].

7. El párrafo 2 dispone que si el vendedor no está obligado por el contrato a contratar un seguro de transporte, debe proporcionar al comprador, a requerimiento de éste, toda la información disponible necesaria para la contratación de tal seguro, Esta no es una obligación general del vendedor, pues éste sólo debe proporcionar esa información si el comprador se la solicita. Sin embargo, en algunos ramos el vendedor puede estar obligado a proporcionar esa información incluso sin solicitud por

[18] El párrafo 2 del artículo 66 estipula que « si el contrato se refiere a la compraventa de una cosa aún por determinar, no se considera que la cosa ha sido puesta a disposición del comprador [y por lo tanto el riesgo no se traspasa] hasta que ha sido claramente determinada a los efectos del contrato ». No obstante, el párrafo 2 del artículo 66 se aplica solamente a los contratos en que el contrato de compraventa no abarca el transporte de mercaderías.

[19] Si el contrato se refiere a una porción de una expedición de carga a granel, la cosa no se considera entregada al porteador para su transmisión al comprador y, por lo tanto, el riesgo no se traspasa en el momento de la expedición sino en el momento de la llegada. Véase párrafo 5 del comentario del artículo 65.

[20] Compárese el párrafo 3 del artículo 16 con los párrafos 6 y 7 de este comentario.

[21] Si el incumplimiento por el vendedor de su obligación de enviar aviso de la expedición constituyera una transgresión esencial del contrato, el comprador podría resolverlo nulificando así de manera efectiva el traspaso del riesgo. Véanse el inciso *a* del párrafo 1 del artículo 30 y el artículo 67.

[22] Párrafo 1 del artículo 65.

[23] Véase, por ejemplo, los Incoterms 1953.

parte del comprador en virtud de un uso que se convierte en parte del contrato de conformidad con el artículo 8 de la presente convención.

Artículo 17 *

El vendedor debe entregar la cosa :

a) Cuando se ha fijado una fecha, o puede determinarse una fecha con arreglo a lo pactado o al uso, en la respectiva fecha; o

b) Cuando, con arreglo a lo pactado o al uso, se ha fijado o puede determinarse un plazo (por ejemplo, un mes o una estación determinados), en cualquier momento dentro de dicho plazo, a menos que las circunstancias indiquen que corresponde al comprador determinar la fecha; o

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

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículos 20, 21 y 22 de la LUCI.

COMENTARIO

1. El artículo 17 contempla el momento en que el vendedor debe cumplir su obligación contractual de entregar las mercaderías.

2. Puesto que la obligación del vendedor consiste en entregar en un momento determinado, deberá hacer entrega de las mercaderías al porteador, poner las mercaderías a disposición del comprador en el lugar apropiado tal como se prescribe en el artículo 15 o realizar cualquier otro acto que pueda constituir entrega en los términos del contrato en el momento o plazo que se determine. En el artículo 17 no se exige que el comprador adquiera la posesión física en la fecha en que se deba efectuar la entrega, ni siquiera que se encuentre en condiciones de adquirir dicha posesión física si, por ejemplo, la entrega se efectuó mediante dación de las mercaderías a un porteador.

Entrega en fecha fija o determinable, inciso a

3. Si la fecha de entrega es fija o determinable con arreglo a un acuerdo entre las partes o a un uso que es aplicable a su contrato de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8, el vendedor deberá efectuar la entrega en dicha fecha.

Entrega en un plazo, inciso b

4. En el comercio internacional es frecuente que la fecha de la entrega se fije en períodos de tiempo. Por lo general, esto se hace para conceder al vendedor una cierta flexibilidad en la preparación de las mercaderías para su expedición y en previsión del transporte necesario. Por ello, el inciso *b* faculta al vendedor a entregar la cosa « en cualquier momento dentro de dicho plazo ».

5. No obstante, debe señalarse que en algunos casos las partes pueden haber modificado su acuerdo original que estipulaba la entrega dentro de un plazo especificando una fecha determinada, que podía corresponder o no al plazo fijado originariamente. Por ejemplo, si en un principio el contrato establecía la entrega en julio, por un arreglo subsiguiente el vendedor podía convenir la entrega el 15 de julio. En tal caso la entrega debía efectuarse en esa fecha.

6. A veces la disposición que figura en el contrato o en los usos aplicables y según la cual la entrega debe efectuarse dentro de un plazo determinado, tiene por objeto permitir que el comprador organice el transporte de las mercaderías o prevea la fecha exacta de la llegada de las mercaderías, a fin de satisfacer sus necesidades sin sobrepasar su capacidad de almacenamiento o de manejo, en el caso en que estas necesidades o esta capacidad puedan determinarse con posterioridad a la celebración del contrato. Por lo tanto, en el inciso *b* se dispone que el vendedor no podrá elegir la fecha exacta de la entrega si « las circunstancias [indican] que corresponde al comprador determinar la fecha ».

7. Cabe advertir que cuando sea el comprador quien elija la fecha de entrega, habrá que comunicar al vendedor esa fecha con tiempo suficiente para que éste prepare las mercaderías para su transporte y celebre los contratos de transporte que se requieran con arreglo a lo estipulado en el contrato de compraventa. Si el comprador no notifica al vendedor con tiempo suficiente, este último no será responsable de su incumplimiento en la medida en que pueda demostrar que este incumplimiento es imputable al comprador y no a sí mismo [24].

Entrega en todos los demás casos, inciso c

8. En todos los demás casos que no estén comprendidos en los incisos *a* y *b*, el vendedor debe entregar las mercaderías en un plazo razonable después de la celebración del contrato. Que el plazo sea o no razonable depende de lo que constituya una conducta comercial aceptable en las circunstancias del caso.

Artículo 18

Si el vendedor está obligado a entregar documentos relativos a la cosa, deberá entregar dichos documentos en el momento, el lugar y en la forma fijados en el contrato.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 50 de la LUCI.

COMENTARIO

1. El artículo 18 contempla la segunda obligación del vendedor descrita en el artículo 4, es decir, la entrega al comprador de cualesquier documentos relativos a las mercaderías. La ubicación de este artículo con los artículos que contemplan la entrega de las mercaderías subraya la estrecha relación que existe entre la entrega de los documentos y la entrega de las mercaderías.

2. En este artículo no se establece la lista de documentos que el vendedor debe entregar al comprador. Además de los documentos de propiedad, tales como los

* Checoslovaquia se reservó su posición con respecto a la inclusión del término « uso » en los incisos *a* y *b* del artículo 17.

[24] Véase el párrafo 1 del artículo 50.

conocimientos de embarque, guías de muelle y resguardos de almacén, tal vez el contrato exija que el vendedor entregue certificados de seguro, facturas mercantiles o consulares, certificados de origen, peso o calidad y otros análogos.

3. Los documentos deberán entregarse en el momento, el lugar y en la forma fijados en el contrato. Normalmente, esto exigirá que el vendedor entregue los documentos en un momento y una forma que permitan que el comprador tome posesión de las mercaderías del porteador cuando éstas lleguen a su lugar de destino, los introduzca en el país de destino por la aduana y ejerza las reclamaciones que correspondan contra el porteador o la compañía aseguradora.

4. En el artículo 18 no se limita el derecho del vendedor a retener los documentos hasta que el comprador le pague, cuando el contrato estipule el pago contra documentos [25].

SECCIÓN II. CONFORMIDAD DE LA COSA

Artículo 19

1) El vendedor debe entregar mercaderías conforme a la cantidad, calidad y designación previstas en el contrato, y envasadas o embaladas de la manera estipulada en éste. Salvo que se haya pactado otra cosa, las mercaderías no se ajustan a lo estipulado en el contrato a menos que :

a) Se presten a las finalidades para las cuales se utilizarían normalmente mercaderías descritas 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, excepto 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, en virtud de los incisos *a* a *d* del párrafo 1, no es responsable de falta alguna de conformidad de las mercaderías, si en el momento de la celebración del contrato el comprador conocía, o no podía desconocer, tal falta de conformidad.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículos 33 y 36 de la LUCI.

COMENTARIO

1. En el artículo 19 se establece el alcance de la obligación del vendedor de entregar mercaderías de conformidad con lo establecido en el contrato.

2. Este artículo se diferencia del correspondiente de la LUCI en un aspecto importante. Con arreglo a la LUCI, el vendedor no había cumplido su obligación de « entregar las mercaderías » cuando entregaba mercaderías que no se ajustaban a los requisitos del contrato por lo que se refiere a la calidad, cantidad o descripción. Sin embargo, con arreglo a la presente convención, si el vendedor ha entregado o colocado a disposición del comprador mercaderías que se ajustan a la descripción general del contrato, ya ha « entregado las mercaderías », aun cuando éstas no se ajusten a lo dispuesto en el contrato por lo que se refiere a la cantidad o la calidad [26]. Se advertirá sin embargo que, aun cuando las mercaderías hayan sido « entregadas », el comprador sigue disponiendo de sus recursos por lo que atañe a la falta de conformidad de las mercaderías [27].

Obligaciones del vendedor en cuanto a la conformidad de la cosa, párrafo 1

3. En el párrafo 1 se establecen las normas por las que se mide la obligación del vendedor de entregar mercaderías que se ajusten a lo dispuesto en el contrato. En la primera oración se hace hincapié en que las mercaderías deben ajustarse a la cantidad y calidad y la designación previstas en el contrato y que deben ir envasadas o embaladas de la manera prevista en éste. En esta disposición se reconoce que la fuente más importante para determinar el nivel de conformidad es el contrato estipulado entre las partes. El resto del párrafo 1 describe aspectos concretos de las obligaciones del vendedor por lo que se refiere a la conformidad que se aplican « salvo que se haya pactado otra cosa ».

Adecuadas a las finalidades ordinarias, inciso a *del párrafo 1*

4. A menudo se encargan las mercaderías por su designación general sin indicación al vendedor de la finalidad a la que se destinarán estas mercaderías. En tal caso, el vendedor deberá suministrar mercaderías idóneas para todos los fines a los que se destinan normalmente las mercaderías de la misma designación. El grado de calidad implícito en el contrato debe calibrarse a la luz de las expectativas normales de las personas que adquieren mercaderías de esta designación contractual. El ámbito de la obligación del vendedor no viene determinado por la posibilidad de que el vendedor espere que el comprador utilice las mercaderías de una de las maneras en las que estas mercaderías se utilizan normalmente. En concreto, la obligación de suministrar mercaderías idóneas para todos los fines a los que las mercaderías de la designación contractual se destinan normalmente abarca también al comprador que haya adquirido las mercaderías para revenderlas y no para usarlas. Para que las mercaderías sean idóneas para las finalidades habituales, deben poder revenderse honradamente en el giro mercantil ordinario. Si las mercaderías de que dispone el vendedor sólo son idóneas para algunos de los fines a los que estas mercaderías normalmente se destina, deberá preguntar al

[25] Artículo 39.

[26] La necesidad de que el vendedor entregue al comprador o ponga a disposición de éste mercaderías que se ajusten a la descripción del contrato para que haya « entregado las mercaderías » se comenta en el párrafo 3 del comentario del artículo 15.

[27] Artículo 26, párrafo 1.

comprador los fines concretos a que están destinadas estas mercaderías, de modo que pueda rechazar el pedido en caso necesario.

5. El vendedor no está obligado a entregar mercaderías idóneas para algunas finalidades específicas que no sean las finalidades « para las cuales se utilizarían normalmente las mercaderías » salvo que « expresa o implícitamente se haya hecho saber al vendedor en el momento de la celebración del contrato » esa finalidad particular [28]. Este problema puede plantearse si el comprador tiene intención de utilizar las mercaderías para una finalidad a las que las mercaderías de este tipo se destinan a veces, pero no normalmente. En ausencia de alguna indicación del comprador de que se tiene la intención de dar a las mercaderías esa finalidad particular, el vendedor no tendría motivo alguno para intentar suministrar mercaderías idóneas para tal finalidad.

Idónea para una finalidad particular, inciso b *del párrafo 1*

6. Los compradores suelen saber que necesitan mercaderías de una descripción general para satisfacer algún propósito particular pero tal vez no conozcan lo suficiente las mercaderías como para dar especificaciones exactas. En tal caso, el comprador describirá las mercaderías deseadas con indicación del uso particular al que dichas mercaderías van a destinarse. Si el comprador hace saber expresa o implícitamente al vendedor esta finalidad, el vendedor debe entregar mercaderías idóneas a tal finalidad.

7. La finalidad ha de hacerse saber el vendedor en el momento de la celebración del contrato, de forma que el vendedor pueda negarse a celebrar el contrato si no puede proporcionar mercaderías adecuadas a la finalidad de que se trate.

8. El vendedor no será responsable si no pudo entregar los mercaderías idóneas para una finalidad particular, aun cuando esa finalidad particular para la que las mercaderías han sido adquiridas se hayan hecho saber expresa o implícitamente, si « 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 ». Por ejemplo, tal vez se desprenda de las circunstancias que el comprador encargó las mercaderías por su marca o mediante especificaciones altamente técnicas. En tal caso, puede aducirse que el comprador no había confiado en la habilidad y el juicio del vendedor al hacer la adquisición.

9. Tampoco sería razonable que el comprador confiara en la habilidad y el juicio del vendedor si éste no diese a entender que poseía algún conocimiento especial respecto de las mercaderías en cuestión.

Muestra o modelo, inciso c *del párrafo 1*

10. Si el contrato se hizo sobre la base de una muestra o modelo, las mercaderías entregadas deberán poseer las cualidades que poseen las mercaderías que el vendedor entregó como muestra o modelo. Naturalmente, si el vendedor indica que la muestra o modelo difiere en algunos aspectos de las mercaderías que se entregarán, no se verá vinculado por las cualidades de esta muestra o modelo, sino por aquellas cualidades que indicó que poseían las mercaderías que iba a entregar.

Embalaje, inciso d *del párrafo 1*

11. En el inciso *d* del párrafo 1 se establece como una de las obligaciones del vendedor respecto de la conformidad de las mercaderías, que éstas estén « envasadas o embaladas de la manera acostumbrada para tales mercaderías ». Esta disposición, que establece una norma mínima, no tiene por objeto disuadir al vendedor de embalar las mercaderías de tal modo que éstas gocen de una protección mejor contra el daño que la que tendría con el embalaje habitual.

Conocimiento por parte del comprador de la falta de conformidad de las mercaderías, párrafo 2

12. Las obligaciones respecto de la calidad de las mercaderías establecidas en el inciso *a* a *d* del párrafo 1 se imponen al vendedor en virtud de esta convención, porque en la compraventa habitual el comprador esperaría legítimamente que las mercaderías poseyeran estas cualidades, aun cuando ello no se hubiera estipulado explícitamente en el contrato. Sin embargo, si en el momento de celebrar el contrato el comprador conociera, o no pudiera desconocer, una falta de conformidad respecto de una de estas cualidades, no podría alegar más adelante que esperaba que las mercaderías estuviesen libres de dicho defecto.

13. Esta regla no se aplica a aquellas características de las mercaderías explícitamente exigidas en el contrato y, por lo tanto, sujetas a lo dispuesto en la primera oración del párrafo 1. Aun cuando en el momento de celebrar el contrato el comprador sepa que el vendedor entregará mercaderías que no se ajustarán a lo dispuesto en el contrato, el comprador tiene derecho a estipular en dicho contrato el pleno cumplimiento del mismo por parte del vendedor. Si el vendedor no cumple lo acordado, el comprador podrá valerse de cualquiera de los recursos que estime apropiados [29].

Artículo 20

1) El vendedor, conforme al contrato y a la presente Convención, es responsable de cualquier falta de conformidad existente en el momento de la transmisión de los riesgos al comprador, aun cuando esa falta de conformidad sólo resulte evidente después de ese momento.

2) El vendedor es también responsable de toda falta de conformidad ocurrida después del momento indicado en el párrafo 1 y debida al incumplimiento de cualquiera de las obligaciones del vendedor, incluido el incumplimiento de cualquier 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 determinado.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 35 de la LUCI.

[28] Inciso *b* del párrafo 1.

[29] Párrafo 1 del artículo 26.

COMENTARIO

1. El artículo 20 contempla el momento en que deberá juzgarse la conformidad de las mercaderías con lo estipulado en el contrato y en la presente convención.

Norma básica, párrafo 1

2. El párrafo 1 contiene la norma básica de que el vendedor es responsable, de acuerdo con el contrato y esta convención, de cualquier falta de conformidad existente en el momento de la transmisión de los riesgos, aun cuando esa falta de conformidad resulte visible sólo después de ese momento. La norma de que la conformidad de las mercaderías con lo estipulado en el contrato debe establecerse en el momento en que se transmite el riesgo es una consecuencia necesaria de las normas sobre riesgo de pérdida o daño.

3. Aunque la conformidad de las mercaderías se establece en el momento de la transmisión de riesgo, el comprador tal vez no se dé cuenta de una falta de conformidad hasta un momento posterior. Esto puede suceder porque la falta de conformidad no aparezca hasta después que las mercaderías hayan sido usadas. También puede ocurrir porque en el contrato se estipule el transporte de las mercaderías. En tal caso, el riesgo se transmite cuando las mercaderías se entregan al primer porteador para que éste las remita al comprador [30]. Sin embargo, el comprador normalmente no podrá examinar las mercaderías hasta después de que éstas le hayan sido entregadas por el porteador en el lugar de destino, es decir, un cierto tiempo después de que el riesgo se haya transmitido. En ambos casos, si la falta de conformidad existía en el momento de la transmisión del riesgo, el vendedor será responsable.

Ejemplo 20A : Un contrato requería la venta de maíz de primera calidad, FOB de la ciudad del Vendedor. El Vendedor embarcó trigo de primera calidad, pero en la travesía el agua dañó el trigo y a la llegada éste era de tercera calidad y no de primera. Al comprador no le cabe acción alguna contra el Vendedor por falta de conformidad por las mercaderías, puesto que éstas se ajustaban a lo estipulado en el contrato cuando el riesgo de pérdida se transmitió al Comprador.

Ejemplo 20B : Si el maíz del ejemplo 20A hubiera sido de tercera calidad, FOB donde fue embarcado, el Vendedor sería responsable, aun cuando el comprador ignorase la falta de conformidad hasta la llegada del maíz al puerto o establecimiento del Comprador.

Daño posterior a la transmisión del riesgo, párrafo 2

4. En el párrafo 2 se dispone que, aun después de la transmisión del riesgo, el vendedor será responsable de cualquier daño que pueda ocurrir a consecuencia del incumplimiento de una de sus obligaciones. Si bien esto resulta mucho más claro cuando el daño se produce a causa de algún acto positivo del vendedor, también es cierto cuando la obligación que se ha incumplido es una garantía expresa dada por el vendedor de que las mercaderías conservarán algunas características específicas durante un período determinado después de que se haya transmitido el riesgo de pérdida. Dado que en el párrafo 1 del artículo 20 se establece que la conformidad de las mercaderías debe establecerse en el momento de la transmisión del riesgo, se considera necesario especificar que el vendedor es responsable de cualquier incumplimiento de una garantía expresa de calidad.

5. Se advertirá que en el párrafo 2 del artículo 20 se dispone que el vendedor es responsable de « toda falta de conformidad » ocurrida después de que el riesgo se haya transmitido y no « de las consecuencias de cualquier falta de conformidad » como se establece en el párrafo 2 del artículo 35 de la LUCI. Con ello se aclara que la falta de conformidad o el defecto de las mercaderías no tiene que haber existido en el momento de la transmisión del riesgo si la falta de conformidad en cuestión se debe al incumplimiento de alguna de las obligaciones del vendedor.

Artículo 21

Si el vendedor ha entregado cosas antes de la fecha de entrega puede, hasta esa fecha, entregar la parte o la cantidad que falte, o nuevas cosas que sean conformes, o bien subsanar cualquier falta de conformidad de las cosas entregadas, siempre que el ejercicio de tal derecho no cause al comprador inconvenientes o gastos excesivos. No obstante, el comprador conserva cualquier derecho a exigir daños y perjuicios como se prevé en el artículo 55.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 37 de la LUCI.

COMENTARIO

1. El artículo 21 contempla la situación en que el vendedor ha entregado las mercaderías antes de la fecha definitiva estipulada en el contrato para la entrega, pero las mercaderías entregadas no se ajustan a lo dispuesto en el contrato [31]. Se podría decir que la decisión de si las mercaderías se ajustan o no a los requisitos del contrato se hará de una vez y por todas cuando se haya efectuado la entrega. Sin embargo, en el artículo 21 se dispone que el vendedor puede reparar la falta de conformidad de las mercaderías entregando la parte o cantidad de las mercaderías que falte, entregando mercaderías sustitutivas que se ajusten al contrato o subsanando cualquier falta de conformidad de las mercaderías [32].

2. El vendedor tiene derecho a subsanar la falta de conformidad de las mercaderías con arreglo a lo dispuesto en el artículo 21 únicamente haste « la fecha de entrega ». Después de la fecha de entrega, su derecho a subsanar se basa en lo dispuesto en el artículo 29. En las compraventas internacionales que conlleven transporte de las mercaderías, se efectúa la entrega poniendo la cosa a disposición del porteador [33]. Por lo tanto, en estos contratos la fecha

[30] Párrafo 1 del artículo 65.

[31] El comprador no está obligado a proceder a la recepción de la cosa antes de la fecha de entrega (párrafo 1 del artículo 33).

[32] A fin de que el vendedor tenga conocimiento de cualquier falta de conformidad para que pueda ejercer efectivamente su derecho a subsanarla, en el artículo 22 se exige que el comprador examine las mercaderías dentro del plazo más breve que sea factible en las circunstancias y, en el artículo 23, que notifique la falta de conformidad al vendedor.

[33] Inciso *a* del artículo 15.

límite para que el vendedor pueda subsanar cualquier falta de conformidad en la cantidad o calidad de las mercaderías, con arreglo al artículo 21, será la fecha en la que se estipulaba en el contrato que debía poner las mercaderías a disposición del porteador.

3. El derecho del vendedor a subsanar viene también limitado por el requisito de que el ejercicio de este derecho no cause al comprador serios inconvenientes o gastos excesivos.

Ejemplo 21A : El contrato exigía que el Vendedor entregara 100 máquinas herramientas el 1.º de junio. El Vendedor envió 75 de ellas por mediación de un porteador apropiado el 1.º de mayo y llegaron el 15 de junio. Asimismo, envió 25 máquinas herramientas adicionales el 30 de mayo, que llegaron el 15 de julio. El Vendedor subsanó la falta de conformidad entregando las 25 máquinas herramientas restantes al porteador antes del 1.º de junio, fecha de entrega según el contrato.

Ejemplo 21B : Si el contrato del ejemplo 21A no autorizaba al Vendedor a entregar las mercaderías en dos embarques separados, el Vendedor podría subsanar la falta de conformidad original con respecto a la cantidad únicamente si la recepción de las restantes 25 máquinas herramientas en un segundo envío posterior no causase al Comprador « serios inconvenientes o gastos excesivos » [34].

Ejemplo 21C : A la llegada de las máquinas herramientas descritas en el ejemplo 21A al establecimiento del Comprador el 15 de junio y el 15 de julio respectivamente, se descubrió que estas máquinas eran defectuosas. Con arreglo al artículo 21, ya era tarde para que el Vendedor subsanase la falta de conformidad, puesto que la fecha de entrega (1.º de junio) ya había pasado. Sin embargo, el Vendedor tal vez tenga derecho a subsanar con arreglo a lo dispuesto en el artículo 29.

Ejemplo 21D : El porteador entregó al Comprador las máquinas herramientas descritas en el ejemplo 21A antes del 1.º de junio, fecha contractual de entrega. Cuando el Comprador examinó las herramientas descubrió que eran defectuosas. Aunque el Vendedor disponía de la posibilidad de reparar las herramientas antes de la fecha de entrega, habría tenido que hacerlo en el establecimiento del comprador. Si los esfuerzos del Vendedor por subsanar en tales circunstancias ocasionasen « serios inconvenientes o gastos excesivos » al Comprador, el Vendedor no tendría derecho a subsanar.

Artículo 22

1) El comprador debe examinar la cosa o hacerla examinar en el plazo más breve que sea factible en las circunstancias.

2) Si en el contrato se establece el transporte de la cosa, el examen podrá aplazarse hasta que la cosa haya llegado al lugar de destino.

3) Si el comprador ha reexpedido la cosa sin haber tenido razonablemente la oportunidad de examinarla, y si en el momento de la celebración del contrato el vendedor conocía o debía haber conocido la posibilidad de tal reexpedición, el examen podrá ser aplazado hasta que la cosa haya llegado a su nuevo destino.

[34] Para un análisis del resultado, si la compraventa fue CIF u otra compraventa documentaria, véanse los párrafos 4 y 5 del comentario del artículo 29.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 38 de la LUCI.

COMENTARIO

1. En el artículo 22 se establece el marco temporal en que el comprador debe examinar la cosa. Este artículo sirve de preámbulo al artículo 23, el cual estipula que el comprador pierde el derecho de prevalerse de una falta de conformidad de la cosa si no la denuncia al vendedor dentro de un plazo razonable a partir del momento en que la haya descubierto o en que debería haberla descubierto, El momento en que, con arreglo al artículo 22, el comprador debe examinar la cosa coincide con el momento en que el comprador « debería haber descubierto » la falta de conformidad a que se refiere el artículo 23, a menos que esa falta de conformidad no hubiese podido ser revelada por dicho examen.

2. El examen que el comprador debe realizar en virtud del presente artículo es el que sea factible en las circunstancias. Normalmente, no se exige que el comprador realice un examen que revele todos los defectos posibles. Lo que es factible en las circunstancias estará determinado por el propio contrato y por el uso en materia de comercio, y dependerá de factores como el tipo de los bienes y la naturaleza de las partes. Debido al carácter internacional de la transacción, la determinación del tipo y alcance del examen requerido se realizará de conformidad con los usos internacionales.

3. En el párrafo 1 se establece la norma básica de que el comprador debe examinar la cosa o hacerla examinar « en el plazo más breve que sea factible en las circunstancias ». En los párrafos 2 y 3 se prevén aplicaciones especiales de esta norma en dos situaciones concretas.

4. En el párrafo 2 se estipula que si el contrato de compraventa implica el transporte de la cosa « el examen podrá aplazarse hasta que la cosa haya llegado al lugar de destino ». Este norma es necesaria porque, aun cuando se efectúe la entrega de la cosa y el riesgo de su pérdida se traspase al comprador en el momento de la dación al primer porteador para ser transmitida al comprador [35], el comprador no suele encontrarse en condiciones materiales para examinar la cosa hasta su llegada al lugar de destino.

5. En el párrafo 3 se da un paso más. Cuando el comprador reexpide la cosa sin que haya tenido razonablemente la oportunidad de examinarla, « el examen de la cosa podrá ser aplazado hasta que la cosa haya llegado a su nuevo destino ». Una situación típica en la que el comprador no tendrá razonablemente la oportunidad de examinar la cosa antes de reexpedirla será cuando su embalaje hace imposible su examen antes de que la cosa llegue al lugar final de destino. Puede resultar necesario reexpedir la cosa porque el propio comprador tenga la intención de usarla en un lugar distinto del de destino

[35] Inciso *a* del artículo 15 y párrafo 1 del 65.

previsto en el contrato de transporte, pero en la mayoría de los casos esa necesidad se deberá a que el comprador es un intermediario que ha revendido las cosas en cantidades por lo menos iguales a la de las que están embaladas.

6. El examen sólo podrá aplazarse hasta que la cosa haya llegado a su nuevo destino si el vendedor hubiera conocido o debido conocer, en el momento de la celebración del contrato, la posibilidad de la reexpedición. No es preciso que el vendedor hubiera sabido o debido saber que la cosa sería reexpedida, sino sólo conocer la posibilidad de tal reexpedición.

Artículo 23 *

1) El comprador pierde el derecho de prevalerse de una falta de conformidad de la cosa si no la denuncia al vendedor, especificando su naturaleza, dentro de un plazo razonable a partir del momento en que la haya descubierto o en que debería haberla descubierto.

2) En todo caso, el vendedor pierde el derecho de prevalerse de una falta de conformidad de la cosa si no la denuncia al vendedor a lo sumo en un plazo de dos años contados a partir de la fecha de la entrega efectiva de la cosa al comprador, a menos que ese plazo sea incompatible con un período contractual de garantía.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 39 de la LUCI.

Artículo 8 y párrafo 2 del artículo 10 de la Convención sobre prescripción.

COMENTARIO

1. En el artículo 23 se estipulan las consecuencias de que el comprador no denuncie al vendedor una falta de conformidad de la cosa dentro de un plazo razonable.

Obligación de denunciar la falta, párrafo 1

2. Con arreglo al párrafo 1, el comprador pierde el derecho de prevalerse de una falta de conformidad de la cosa si no la denuncia al vendedor dentro de un plazo determinado. Si no denuncia la falta dentro de ese plazo, el comprador perderá el derecho a reclamar una indemnización por daños y perjuicios previsto en el párrafo 1 del artículo 26, a exigir del vendedor que subsane lo que motiva la falta de conformidad con arreglo a lo dispuesto en el artículo 27, a declarar resuelto el contrato en virtud del artículo 30, o a declarar que se reduzca el precio en virtud del artículo 31 [86].

3. El comprador debe enviar la denuncia al vendedor dentro de un plazo razonable a partir del momento en que ha descubierto la falta de conformidad o que debería haberla descubierto. Si la falta de conformidad podía haberse revelado mediante el examen de la cosa de conformidad con el artículo 22, el comprador debía haber descubierto la falta de conformidad en el momento en que la examinó o que debería haberla examinado. Si la falta de conformidad no podía haber sido revelada por el examen, el comprador debe denunciarla dentro de un plazo razonable a partir del momento en que haya descubierto la falta de conformidad de hecho o en que debería haberla descubierto a la luz de los acontecimientos resultantes.

Ejemplo 23A : La falta de conformidad de la cosa no fue suficientemente grave para que el comprador la descubriese al realizar el examen que estipula el artículo 22. No obstante, la falta de conformidad era de índole tal como para ser descubierta una vez que el comprador comenzase a usar la cosa. En este caso, el comprador debe denunciar la falta de conformidad dentro de un plazo razonable desde el momento « en que debería haberla descubierto » por el uso.

4. El objeto de la notificación es informar al vendedor sobre la necesidad de que subsane lo que motiva la falta de conformidad y proporcionarle los elementos sobre los que pueda basar su propio examen de la cosa y, en general, reunir pruebas que puedan utilizarse en cualquier controversia con el comprador en relación con la falta de conformidad. Por consiguiente el comprador no sólo debe denunciar la falta de conformidad al vendedor dentro de un plazo razonable a partir del momento en que la haya descubierto o en que debería haberla descubierto, sino que ha de especificar su naturaleza.

Pérdida del derecho a denunciar la falta, párrafo 2

5. Aunque es importante preservar el derecho del comprador a prevalerse de defectos que sólo se descubren después de transcurrido un período de tiempo, también es importante proteger al vendedor de reclamaciones presentadas mucho después de que se hubiera entregado la cosa. Las reclamaciones presentadas mucho después de que se hubiera entregado la cosa suelen tener una validez muy dudosa, ya que si el vendedor recibe tardíamente la primera noticia de dicho contencioso le será difícil probar el estado en que se encontraba la cosa en el momento de la entrega o invocar la responsabilidad de un proveedor de quien el vendedor pudiera haber adquirido la cosa o los materiales para su fabricación.

6. En el párrafo 2 se reconoce este interés al requerir del comprador que denuncie al vendedor la falta de conformidad dentro de un plazo de dos años contados a partir de la fecha de la dación efectiva de la cosa. Además, con arreglo a lo dispuesto en los artículos 8 y 10 de la Convención sobre prescripción, el comprador debe iniciar un procedimiento judicial contra el vendedor dentro de un plazo de cuatro años contados a partir de la fecha de la dación efectiva de la cosa. Cabe señalar que, aunque los principios que rigen el párrafo 1 del presente artículo y los artículos 8 y 10 de la Convención sobre prescripción son idénticos, y aunque el momento a partir del cual se empiezan a contar los plazos de dos o cuatro años son los mismos, la obligación de denunciar la falta establecida en el párrafo 1 es completamente distinta de la prevista en la Convención sobre prescripción de iniciar un procedimiento judicial.

7. En virtud del principio fundamental de la autonomía de la voluntad de las partes reconocido en el

* Hungría, la República Federal de Alemania y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas hicieron reserva de sus posiciones con respecto al párrafo 1 del artículo 23.

[86] Respecto de la falta de denuncia en relación con el traspaso del riesgo véanse el párrafo 3 del comentario del artículo 67 y el ejemplo 67B.

artículo 5, las partes podrían derogar la obligación general de denuncia prevista en el párrafo 2. Sin embargo, al no existir una disposición especial, no está claro si la obligación de denunciar en un plazo de dos años la falta se vería influida por una garantía expresa de que la cosa conservaría las cualidades o características especificadas durante un período especificado [37]. Conforme a ello, el párrafo 2 establece que esta obligación de denunciar dentro de los dos años no se aplicará « a menos que ese plazo sea incompatible con un período contractual de garantía ». Si éste es o no incompatible es una cuestión de interpretación de la garantía.

Ejemplo 23B : El contrato de compraventa de máquinas herramientas estipula que las máquinas herramientas producirán como mínimo 100 unidades diarias durante un período de tres años por lo menos. La cláusula de garantía de tres años es incompatible con el plazo máximo de dos años previsto en el párrafo 2. De la interpretación de la cláusula de garantía dependería si el comprador tiene tres años para denunciar la falta de productividad de 100 unidades diarias o si transcurridos los tres años dispone de un período adicional para notificar al vendedor que en el período de tres años hubo un incumplimiento de la garantía.

Ejemplo 23C : El contrato estipula que las máquinas herramientas producirán como mínimo 100 unidades diarias durante un período de un año. Sería poco probable que se considerara que dicho contrato, en el que se fija un rendimiento determinado por un período de un año, derogaba el plazo máximo de dos años previsto en el párrafo 2 del artículo 23 para la denuncia.

Ejemplo 23D : El contrato estipula que dentro de los 90 días posteriores a la fecha de entrega se debe hacer la denuncia de que la máquina herramienta no ha producido por lo menos 100 unidades diarias. Una cláusula expresa de este tipo sería incompatible con el plazo máximo de dos años establecido en el párrafo 1.

Riesgo en la transmisión

8. El párrafo 3 del artículo 10 establece que si cualquiera de las notificaciones exigidas en el artículo 23 se envían « por el medio de comunicación apropiada dentro del plazo establecido, el hecho de que no llegue dentro del plazo [establecido] o de que su contenido haya sido transmitido de manera inexacta no priva al remitente del derecho de prevalerse » de esa notificación. En consecuencia, el riesgo por la pérdida, demora o transmisión inadecuada de la notificación exigida por el artículo 23 recae en el vendedor.

Artículo 24

El vendedor no puede prevalerse de las disposiciones de los artículos 22 y 23 cuando la falta de conformidad se refiera a hechos que él conocía o no podía ignorar y que no haya revelado al comprador.

[37] En el párrafo 2 del artículo 20 se estipula que el vendedor es responsable de toda falta de conformidad con la cosa ocurrida después de la fecha de entrega si esa falta de conformidad se debe al incumplimiento de una garantía expresa.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 40 de la LUCI.

COMENTARIO

En el artículo 24 se levanta la obligación de dar aviso prevista en los artículos 22 y 23 cuando la falta de conformidad se refiere a hechos que el vendedor conocía o no podía ignorar y que no hubiera revelado. El vendedor carece de base razonable para exigir al comprador la notificación de esos hechos.

Artículo 25 *

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.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 52 de la LUCI.

COMENTARIO

Reclamaciones de terceros

1. En el artículo 25 se establece la obligación del vendedor de entregar la cosa libre de derechos o reclamaciones de terceros. Naturalmente, esa obligación no recae sobre el vendedor si el comprador conviene en aceptar la cosa sujeta a tales derechos o reclamaciones.

2. El vendedor incumple su obligación no sólo si la reclamación de un tercero es válida, por ejemplo, si el tercero tiene un *derecho* en la cosa o a la cosa, sino que el vendedor también incumple su obligación si un tercero *reclama* la cosa. La razón de esta norma es que una vez que un tercero ha reclamado la cosa, hasta que no se resuelva la reclamación el comprador se enfrentará con la posibilidad de un litigio con el tercero y de posibles responsabilidades frente a él. Esto es así aun cuando el vendedor pueda probar que la reclamación del tercero no es válida o de que el comprador, como adquirente de buena fe a título oneroso de un comerciante establecido, pueda probar que, con arreglo a la ley pertinente aplicable a su compra, adquiere la cosa libre de toda reclamación de terceros aun cuando ésta fuera válida, es decir, que la posesión equivale al título. En ambos casos, el tercero podrá iniciar un litigio que supondrá gasto de tiempo y de dinero para el comprador y que podrá retardar la utilización o reventa de la cosa por parte del comprador. Sobre el vendedor recae la responsabilidad de liberar de esta carga al comprador.

3. El presente artículo no significa que el vendedor sea responsable ante el comprador por incumplimiento de contrato cada vez que un tercero haga una reclamación gratuita respecto de la cosa. Sin embargo, sobre el

* Noruega expresó sus reservas sobre este artículo y propuso el texto siguiente para el párrafo 2 del artículo 25 :

« 2) Cuando la cosa estuviese sujeta a un derecho o una reclamación de un tercero, basado en una propiedad industrial o intelectual, el vendedor sólo será responsable ante el comprador en la medida en que ese derecho o reclamación surja, o sea reconocido, de conformidad con el derecho del Estado en que el vendedor tenía su establecimiento al celebrarse el contrato. »

vendedor recae la obligación de demostrar a la satisfacción del comprador que la reclamación es improcedente [38]. Si el comprador no acepta la improcedencia de la reclamación del tercero, el vendedor debe tomar las medidas apropiadas para poner remedio a la reclamación [39] o el comprador puede ejercer los derechos que le confiere el artículo 26.

4. Los derechos y reclamaciones de terceros a los que se refiere el artículo 25 sólo abarcan los derechos y reclamaciones relativos a la propiedad de los bienes mismos en razón de un título de propiedad sobre los bienes, de derechos de garantía contra ellos o derechos análogos. El artículo 25 no se refiere a las reclamaciones de las autoridades públicas de que los bienes contravienen las normas sanitarias o de seguridad y que, por lo tanto, no se pueden usar o distribuir [40]. Además, el párrafo 2 del artículo 7 establece que esta convención no regula los derechos y obligaciones que puedan surgir entre el vendedor y el comprador a causa de la existencia en favor de persona alguna de derechos o reclamaciones que guarden relación con la propiedad industrial o intelectual o similares.

SECCIÓN III. RECURSOS EN CASO DE INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO POR EL VENDEDOR

Artículo 26

1) Si el vendedor no cumple cualquiera de las obligaciones que le imponen el contrato y esta Convención, el comprador puede :

a) Ejercer los derechos previstos en los artículos 27 a 33;

b) Reclamar daños y perjuicios en los casos previstos en los artículos 55 a 59.

2) El comprador no pierde ningún derecho que pueda tener a reclamar daños y perjuicios aunque ejerza otros recursos.

3) Si el comprador reclama el incumplimiento del contrato, el vendedor no tiene derecho a solicitar de un juez o de un tribunal arbitral ningún plazo de gracia.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículos 24, 41, 51, 52 y 55 de la LUCI.

COMENTARIO

1. El artículo 26 sirve tanto de índice de los derechos que puede ejercer el comprador en caso de que el vendedor no cumpla cualquiera de las obligaciones que le incumben en virtud del contrato de compraventa y esta Convención, como de fundamento para el ejercicio del derecho a reclamar daños y perjuicios por parte del comprador.

2. En el inciso *a* del párrafo 1 del artículo 26 se prevé que en caso de incumplimiento por parte del vendedor, el comprador podrá « ejercer los derechos previstos en los artículos 27 a 33 ». En esos artículos figuran las condiciones sustantivas en que se pueden ejercer esos derechos.

3. Asimismo, el inciso *b* del párrafo 1 del artículo 26 estipula que el comprador podrá « reclamar una indemnización de daños y perjuicios en los casos previstos en los artículos 55 a 59 » « cuando el vendedor no cumpla cualquiera de sus obligaciones con arreglo al contrato de compraventa y esta Convención ». Para reclamar una indemnización por daños y perjuicios no es preciso probar la falta de buena fe o el incumplimiento de una promesa expresa, tal como ocurre en algunos sistemas jurídicos. Los daños se refieren a la pérdida resultante de cualquier incumplimiento objetivo de las obligaciones del vendedor. Los artículos 55 a 59 a que se refiere el inciso *b* del párrafo 1 del artículo 26 no prevén las condiciones sustantivas en que se puede ejercer la acción por daños y perjuicios sino las normas para evaluar la cuantía de los daños.

4. De la adopción de un solo conjunto uniforme de disposiciones relativas a sanciones por incumplimiento de contrato por el vendedor se derivan importantes ventajas. En primer lugar, se agrupan en un solo sitio todas las obligaciones del vendedor evitando así las confusiones dimanadas de la repetición de disposiciones relativas a reparaciones. Ello facilita la comprensión de lo que el vendedor debe hacer, lo cual tiene fundamental importancia para los comerciantes. En segundo lugar, se reducen los problemas de clasificación mediante un solo conjunto de sanciones. En tercer lugar, se reduce la necesidad de complejas referencias cruzadas.

5. El párrafo 2 establece que la parte que se valga de todo recurso que esté facultada a emplear conforme al contrato o esta convención no pierde por ello el derecho de reclamar los daños y perjuicios que pueda haber sufrido.

6. En el párrafo 3 se estipula que no serán aplicables las disposiciones jurídicas nacionales que prevén la solicitud de plazos de gracia a jueces o tribunales arbitrales. Una disposición de ese tipo parece conveniente para el comercio internacional.

Artículo 27

1) El comprador puede exigir del vendedor el cumplimiento del contrato, a menos que haya planteado un recurso incompatible con esa exigencia.

2) Si las mercaderías no guardan conformidad con el contrato, el comprador sólo puede exigir la entrega de mercaderías sustitutivas cuando la falta de conformidad constituya una transgresión esencial, y la petición de mercaderías sustitutivas se haya formulado en relación con el aviso dado conforme al artículo 23, o dentro de un plazo razonable a partir de ese momento.

[38] Véase el artículo 47 relativo al derecho de una parte a diferir su cumplimiento cuando tenga motivos fundados para creer que la otra parte no cumplirá una parte considerable de sus obligaciones.

[39] Si bien el vendedor puede en definitiva liberar a la cosa de la reclamación del tercero mediante un litigio favorable, ello podrá lograrse difícilmente en un plazo razonable desde el punto de vista del comprador. Cuando no pueda hacerlo, el vendedor deberá reemplazar la cosa, inducir al tercero para que renuncie a su reclamación respecto de la cosa, o proporcionar al comprador el resarcimiento adecuado a fin de asegurarlo contra cualquier posible pérdida nacida de la reclamación.

[40] Si la cosa entregada está sometida a esas restricciones, puede haber incumplimiento de las obligaciones del vendedor en virtud de los incisos *a* o *b* del párrafo 1 del artículo 19.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículos 24 a 27, 30, 31, 42 y 52 de la LUCI.

COMENTARIO

1. El artículo 27 describe el derecho del comprador a exigir del vendedor el cumplimiento del contrato después de que el vendedor haya dejado de cumplir en la forma convenida de alguna manera.

Norma general, párrafo 1

2. El párrafo 1 reconoce que, después del incumplimiento de una obligación por el vendedor, la principal preocupación del comprador suele ser que el vendedor cumpla el contrato en la forma en que prometió originalmente. Las acciones jurídicas de indemnización cuestan dinero y pueden tardar mucho tiempo. Además, si el comprador necesita las mercaderías en la cantidad y calidad solicitadas, tal vez no pueda adquirir sucedáneos dentro del tiempo necesario. Ello es especialmente cierto si las otras fuentes de suministros se encuentran en otros países, como ocurrirá a menudo cuando el contrato sea un contrato internacional de compraventa.

3. En consecuencia, el párrafo 1 otorga al comprador el derecho a exigir del vendedor el cumplimiento del contrato. El vendedor debe entregar las mercaderías o cualquier parte que falte, sanear todo defecto o hacer todo lo necesario para el cumplimiento del contrato en la forma acordada primitivamente.

4. Además del derecho a exigir el cumplimiento del contrato, el párrafo 2 del artículo 26 asegura que el comprador pueda reclamar los daños que haya sufrido como consecuencia del retraso en el cumplimiento del vendedor.

5. En ocasiones tal vez sea difícil saber si el comprador ha exigido que el vendedor cumpla de conformidad con este artículo o si ha modificado voluntariamente el contrato aceptando el cumplimiento tardío. Puede darse el siguiente ejemplo de la aplicación de los párrafos 4 y 5 :

Ejemplo 27A : Al no entregarse las mercaderías en la fecha señalada por el contrato, 1.º de julio, el comprador escribió al vendedor : « su incumplimiento de la entrega al 1.º de julio en la forma prometida tal vez no sea demasiado grave para nosotros, pero necesitaremos las mercaderías con toda seguridad el 15 de julio ». El vendedor entregó posteriormente las mercaderías el 15 de julio. Es difícil decir si la declaración del comprador fue una exigencia de que se cumpliera al 15 de julio o una modificación de la fecha de entrega fijada en el contrato del 1.º de julio al 15 de julio. Si se interpreta como una exigencia de cumplimiento, el comprador podrá cobrar todos los daños que pudiera haber sufrido como consecuencia de la entrega tardía. Si se interpreta la declaración del comprador como una modificación de la fecha de entrega, el comprador no podría percibir indemnización por la entrega tardía.

6. Para que el comprador pueda ejercer el derecho a exigir el cumplimiento del contrato, no debe haber entablado un recurso que sea incompatible por ejemplo con ese derecho, declarando resuelto el contrato con arreglo al artículo 30 ni pidiendo la reducción del precio en virtud del artículo 31.

7. Cabe señalar el estilo en que han sido redactados en particular el artículo 27 y, en general, la sección III sobre los recursos del comprador. Ese estilo se atiene a la opinión prevaleciente en muchos sistemas jurídicos de que un texto legislativo sobre el régimen jurídico de la compraventa rige los derechos y obligaciones entre las partes y no es un conjunto de directrices dirigidas a un tribunal. En otros sistemas jurídicos los recursos de que dispone una parte como resultado del incumplimiento de la otra se reflejan en el derecho de la parte damnificada de obtener el fallo de un tribunal que le otorgue la compensación solicitada [41]. No obstante, estos dos estilos diferentes de redacción legislativa apuntan a lograr el mismo resultado. Por ello, cuando el párrafo 1 del artículo 27 establece que « el comprador puede exigir del vendedor el cumplimiento del contrato », prevé que si el vendedor no lo hace, el tribunal ordenará ese cumplimiento y hará efectiva esa orden por los medios de que disponga conforme al derecho procesal.

8. Si bien el comprador tiene el derecho de recurrir a un tribunal ordinario o arbitral para hacer efectiva la obligación del vendedor de cumplir con el contrato, el artículo 12 limita en alguna medida ese derecho. Si el tribunal no puede ordenar la ejecución en especie conforme a su propio derecho respecto de contratos de venta similares no regidos por esta convención, no se le exige que expida ese fallo en un caso comprendido en ella, aunque el comprador tenga derecho a exigir el cumplimiento del vendedor con arreglo al artículo 27. Sin embargo, si el tribunal puede expedir dicho fallo conforme a su derecho, se le demandará que lo haga si se reúnen los criterios fijados en el artículo 27.

9. Con arreglo a la norma prevista en el párrafo 2 sobre la entrega de mercaderías sustitutivas, este artículo no permite que el vendedor se niegue a cumplir en razón de que la falta de conformidad no era esencial o de que el cumplimiento del contrato costaría al vendedor más de lo que beneficiaría al comprador. La elección corresponde al comprador.

Mercaderías sustitutivas, párrafo 2

10. Si las mercaderías entregadas no guardan conformidad con el contrato, el comprador podría desear que el vendedor entregara mercaderías sustitutivas que sí lo hicieran. No obstante, cabría esperar que el costo de que el vendedor despachara un segundo grupo de mercaderías al comprador y dispusiera de las mercaderías faltas de conformidad ya entregadas fuera muy superior a la pérdida causada al comprador por las mercaderías faltas

[41] Reino Unido, *Sale of Goods Act 1893*, sec. 52 (en parte) : « Cuando se tratare de una acción por violación del contrato de entrega de cosas específicas o determinadas, el tribunal, si lo considera oportuno y a pedido del demandante, podrá disponer que el contrato se ejecute específicamente sin dar al demandado la opción de retener la cosa a cambio del pago de daños y perjuicios. »

Estados Unidos de América, *Uniform Commercial Code*, sec. 2-716 (1) : « La ejecución en especie puede ordenarse cuando la cosa es única o en otras circunstancias adecuadas. »

de conformidad. En consecuencia, el párrafo 2 dispone que el comprador solamente puede « exigir la entrega de mercaderías sustitutivas cuando la falta de conformidad constituya una transgresión esencial y la petición de mercaderías sustitutivas se haya formulado en relación con el aviso dado conforme al artículo 23 o dentro de un plazo razonable ».

11. Si el comprador exige que el vendedor entregue mercaderías sustitutivas, debe estar dispuesto a devolver las mercaderías insatisfactorias al vendedor. En consecuencia, el párrafo 1 del artículo 52 dispone que, salvo tres excepciones establecidas en el párrafo 2 del artículo 52, « el comprador pierde su derecho ... a exigir del vendedor la entrega de un sustitutivo cuando le sea imposible restituir la cosa sustancialmente en el estado en que la haya recibido ».

Derecho del comprador a sanear los defectos

12. En lugar de exigir que el vendedor cumpla con arreglo a lo dispuesto en este artículo, el comprador tal vez pueda estimar más conveniente sanear por sí mismo el incumplimiento defectuoso o hacer que lo sanee un tercero. El artículo 59, que obliga a la parte que invoca la transgresión del contrato a disminuir las pérdidas, autoriza tales medidas en cuanto sean razonables dadas las circunstancias.

Artículo 28

El comprador puede demandar que se ejecute el contrato dentro de un plazo suplementario de duración razonable. En tal caso, el comprador no puede durante ese plazo recurrir a recurso alguno por el incumplimiento del contrato a menos que el vendedor haya declarado que no satisfará la petición.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Párrafo 2 del artículo 44 de la LUCI.

COMENTARIO

1. El artículo 28 fija el derecho del comprador a demandar al vendedor la ejecución del contrato dentro de un plazo suplementario de duración razonable y especifica una de las consecuencias de esa demanda.

2. El artículo 28 complementa el artículo 27 que establece el derecho del comprador de exigir al vendedor el cumplimiento del contrato y que prevé la posibilidad de acudir a un tribunal ordinario o arbitral para hacer efectivo ese derecho. Si el vendedor demora el cumplimiento del contrato, el procedimiento judicial de ejecución podrá requerir más tiempo del que dispone el comprador. Tal vez sería más conveniente entonces para el comprador resolver el contrato y efectuar una adquisición sustitutiva de un proveedor diferente. No obstante, es posible que en ese momento no se sepa con certeza si la demora del vendedor constituye una transgresión esencial del contrato que justifique su resolución de conformidad con el inciso *a* del párrafo 1 del artículo 30.

3. Para remediar esta dificultad, el artículo 28 autoriza al comprador a « demandar [al vendedor] que ... ejecute el contrato dentro de un plazo suplementario de duración razonable ». Si el vendedor no entrega la cosa dentro del plazo suplementario o si declara que no satisfará la petición, el comprador puede resolver el contrato de conformidad con el inciso *b* del párrafo 1 del artículo 30.

4. No obstante, para proteger al vendedor que puede estar preparándose para cumplir el contrato según lo demanda el comprador, quizá a un desembolso considerable, durante el plazo suplementario de duración razonable el comprador no puede acudir a otro recurso por transgresión del contrato, a menos que el vendedor haya declarado que no satisfará la petición. Una vez transcurrido el plazo suplementario sin el cumplimiento del vendedor, el comprador no sólo podrá resolver el contrato de conformidad con el inciso *b* del párrafo 1 del artículo 30 sino también valerse de cualquier otro recurso a su disposición.

5. Si la falta de cumplimiento del vendedor se refiere sólo a parte de las mercaderías, véanse el artículo 32 y el comentario a ese artículo.

Artículo 29

1) El vendedor puede, 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 30 o haya declarado que el precio deba reducirse con arreglo al artículo 31.

2) Si el vendedor pide al comprador que le comunique si acepta la ejecución del contrato y éste no satisface esta petición dentro de un período razonable, el vendedor puede ejecutar el contrato dentro del plazo indicado en su petición o, si no se ha indicado ningún plazo, dentro de un período razonable. El comprador no puede, dentro de ninguno de esos plazos, recurrir a recurso alguno que sea incompatible con la ejecución del contrato por el vendedor.

3) Se presumirá que el aviso del vendedor de que ejecutará el contrato dentro de un plazo especificado o dentro de un período razonable incluye una petición, con arreglo al párrafo 2 de este artículo, de que el comprador le comunique su decisión.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 43 y párrafo 1 del artículo 44 de la LUCI.

COMENTARIO

1. El artículo 29 reglamenta el derecho del vendedor a remediar todo incumplimiento de sus obligaciones derivadas del contrato y de esta Convención después de la fecha fijada para la entrega. Es un artículo complementario del artículo 21, que reglamenta el derecho del vendedor a remediar todo incumplimiento de sus obligaciones anterior a la fecha de entrega, y del párrafo 2 del artículo 25 y de los artículos 27 y 28, que reglamentan el derecho del comprador a exigir el cumplimiento. La fecha de la entrega se fija de conformidad con el artículo 17.

Norma general, párrafo 1

2. El párrafo 1 permite al vendedor remediar todo incumplimiento de sus obligaciones después de la fecha fijada para la entrega con sujeción a tres condiciones : 1) el vendedor debe estar en condiciones de cumplir sin una demora que constituya una transgresión esencial del contrato; 2) el vendedor debe estar en condiciones de cumplir sin causar inconvenientes o gastos excesivos al comprador, y 3) el vendedor debe cumplir antes de que el comprador haya declarado resuelto el contrato o que el precio debe reducirse [42].

3. Debe señalarse que el vendedor podrá sanear con arreglo a lo dispuesto en este artículo aunque el incumplimiento de la obligación constituyera una transgresión esencial siempre que ese incumplimiento no fuese una demora en la ejecución. Por ejemplo, aunque la entrega de maquinaria que no funcionara podría constituir una transgresión esencial del contrato, el vendedor podría subsanar el defecto reparando o reemplazando la maquinaria. Naturalmente, el comprador tendría todavía el derecho a reclamar indemnización por toda pérdida que la transgresión primitiva le hubiera causado o por las acciones del vendedor al sanear la falta de conformidad.

4. El derecho del vendedor a remediar de conformidad con el párrafo 1 del artículo 29 es particularmente efectivo en tanto que va contra los términos del contrato. Por ejemplo, si el vendedor no ha entregado de conformidad con la fecha de entrega del contrato, que era el 1.º de junio, sino que lo ha hecho el 15 de junio, ha remediado su incumplimiento de entregar pero no ha remediado ni puede remediar su incumplimiento de entregar el 1.º de junio. No obstante, el párrafo 1 del artículo 29 lo autoriza a remediar de esta manera si puede hacerlo antes que la demora constituya una transgresión esencial.

5. Cabe señalar que el párrafo 1 del artículo 29 junto con la norma de que el comprador puede resolver normalmente el contrato sólo si se ha producido una transgresión esencial [43] conducen a un cambio importante de las normas relativas a las ventas CIF o a otras ventas documentarias. Como existe una norma general de que los documentos presentados por el comprador en una transacción documentaria deben ajustarse estrictamente a los términos del contrato, con frecuencia los compradores han podido negarse a aceptar los documentos si existía alguna discrepancia, aun si ésta tenía escasa importancia práctica. No obstante, si, por ejemplo, una venta documentaria requería la presentación de una carta de porte única y el vendedor presentaba al comprador dos cartas de porte que indicaban que se había expedido la cantidad total requerida en el contrato, el comprador no podría resolverlo (ni por tanto negarse válidamente a pagar contra la presentación de los documentos, a menos que la presentación de las dos cartas de porte por el vendedor cause « un perjuicio importante [al comprador] y cuando [el vendedor] ha previsto o tiene razones para prever tal resultado » [44].

Aviso por el vendedor, párrafos 2 y 3

6. Si el vendedor se propone sanear la falta de conformidad, normalmente notificará de ello al comprador. Además, con frecuencia indagará si el comprador se propone ejercer sus recursos de declarar resuelto el contrato o que el precio debe reducirse o si desea, o aceptará, que el vendedor sanee el defecto.

7. El párrafo 2 dispone que si el vendedor envía al comprador un aviso en tal sentido, el comprador deberá responder dentro de un plazo razonable. Si el comprador no responde, el vendedor podrá cumplir y el comprador no podrá declarar resuelto el contrato ni que debe reducirse el precio mientras esté pendiente el plazo señalado por el vendedor en el aviso como necesario para sanear el defecto o, si no se fijó ningún plazo, durante un plazo razonable. Aunque el aviso del vendedor sólo hubiera dicho que cumpliría el contrato dentro de un plazo especificado o dentro de un período razonable, el párrafo 3 dispone que el comprador debe o declarar el contrato resuelto, o que debe reducirse el precio, o protestar del saneamiento propuesto, pues, en caso contrario, deberá atenerse a los términos del aviso del vendedor, salvo que acredite que el aviso del vendedor, por alguna razón, debe considerarse que incluye una petición de que el comprador le conteste.

Artículo 30

1) El comprador puede declarar resuelto el contrato :

a) Si el incumplimiento por el vendedor de cualquiera de las obligaciones que le imponen el contrato y la presente Convención constituye una transgresión esencial del contrato, o

b) Si se ha pedido al vendedor que efectúe la entrega conforme al artículo 28 y no han entregado las mercaderías dentro del plazo suplementario fijado por el comprador conforme a ese artículo; o ha declarado que no atenderá la petición.

2) Sin embargo, en los casos en que el vendedor ha efectuado la entrega, el comprador pierde su derecho a declarar resuelto el contrato si no lo hace dentro de un plazo razonable;

a) Respecto de una entrega tardía, después de que haya sabido que se ha efectuado la entrega; o

b) Respecto de cualquier transgresión distinta de la entrega tardía, después del momento en que haya descubierto o debería haber descubierto esa transgresión, o, si el comprador ha pedido al vendedor que ejecute el contrato conforme al artículo 28, después de la expiración

[42] Si el vendedor ha terminado de sanear el defecto, será demasiado tarde para que el comprador declare resuelto el contrato o que el precio debe reducirse. Si el vendedor comenzó a sanear el defecto y así lo notificó al comprador, este aviso parecería constituir el aviso descrito en el párrafo 3 de este artículo. Véase el párr. 7 *infra*. En consecuencia, durante un plazo razonable después de recibir el aviso, el comprador no podría declarar resuelto el contrato ni que debe reducirse el precio. Sin embargo, a falta de un aviso que le sea comunicado, el comprador podrá poner fin al derecho del vendedor a sanear declarando resuelto el contrato o que el precio debe reducirse aunque el vendedor hubiera comenzado a sanear el defecto.

[43] Inciso *a* del párrafo 1 del artículo 30. El inciso *b* del párrafo 1 del artículo 30 faculta al vendedor a resolver el contrato solamente si no se ha producido la entrega y si ésta ha sido demandada al vendedor de conformidad con el artículo 28. Respecto del momento en que la entrega se efectúa, véase el artículo 15 y su comentario.

[44] Artículo 9.

del plazo suplementario, o después de que el vendedor haya declarado que no atenderá la petición.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículos 26 y 43 y párrafo 2 del artículo 44 de la LUCI.

COMENTARIO

1. El artículo 30 establece el derecho del comprador a declarar resuelto el contrato. El derecho del vendedor a declarar resuelto el contrato se establece en el artículo 45.

Declaración de resolución

2. El contrato se resuelve como consecuencia de la transgresión del contrato por el vendedor solamente si « el comprador ... declara resuelto el contrato ». Esto restringe la regla establecida en los artículos 26 y 30 de la LUCI que prevé la resolución automática o *ipso facto* en determinadas circunstancias además de la resolución por declaración del comprador. La resolución automática o *ipso facto* fue eliminada del sistema de sanciones previsto en la presente convención, ya que conducía a gran incertidumbre sobre si el contrato seguía en vigor o si había sido resuelto *ipso facto*. Con arreglo al artículo 30 de la presente convención el contrato sigue en vigor a menos que el comprador haya declarado su resolución de forma afirmativa. Naturalmente, puede subsistir incertidumbre acerca de si se han reunido las condiciones que autorizan al comprador a declarar la resolución del contrato.

3. El párrafo 2 del artículo 10 dispone que « la declaración de resolución del contrato sólo adquiere eficacia cuando se notifica a la otra parte ». El párrafo 3 del artículo 10 regula las consecuencias derivadas de que la notificación de resolución no llega, o de que no llegue dentro de ese plazo, o de que su contenido haya sido transmitido de manera inexacta.

Transgresión esencial, inciso a

4. La situación típica en que el comprador puede declarar resuelto el contrato se da cuando el incumplimiento por el vendedor de algunas de sus obligaciones constituye una transgresión esencial. El concepto de transgresión esencial se define en el artículo 9.

Demora del vendedor en remediar el incumplimiento de sus obligaciones, inciso b *del párrafo* 1

5. El inciso *b* del párrafo 1 faculta además al comprador a declarar resuelto el contrato en un caso restringido. Si el vendedor no ha entregado la cosa y el comprador le pide que lo haga conforme al artículo 28, el comprador puede resolver el contrato si el vendedor « no ha entregado las mercaderías dentro del plazo suplementario fijado por el comprador conforme a ese artículo o ha declarado que no atenderá la petición » [45].

Pérdida o suspensión del derecho a resolver el contrato, párrafo 2

6. El párrafo 2 establece los plazos dentro de los cuales el comprador debe declarar resuelto el contrato en los casos en que el vendedor ha efectuado la entrega o ha perdido el derecho a hacerlo. El comprador no pierde su derecho a declarar resuelto el contrato de conformidad con este párrafo hasta que las mercaderías han sido entregadas.

7. Si la transgresión fundamental en que se apoya el comprador para declarar resuelto el contrato es la entrega tardía de las mercaderías, una vez que el vendedor haya hecho entrega, el inciso *a* del párrafo 2 estipula que el comprador pierde su derecho a declarar resuelto el contrato a menos que lo haga dentro de un plazo razonable después del momento en que ha sabido que se ha efectuado la entrega.

8. Si el vendedor ha efectuado la entrega pero existe una transgresión esencial del contrato respecto de alguna obligación distinta de la entrega tardía, por ejemplo la conformidad de la cosa al contrato, el inciso *b* del párrafo 2 del artículo 30 establece que el comprador pierde su derecho de declarar resuelto el contrato a menos que lo haga dentro de un plazo razonable desde el momento en que haya descubierto o debería haber descubierto esa transgresión [46].

9. El inciso *b* del párrafo 2 del artículo 30 puede quitar asimismo al comprador el derecho de declarar resuelto el contrato en los casos en que ha demandado la entrega de la cosa al vendedor de conformidad con el artículo 28. Si el vendedor entrega la cosa pero no lo hace dentro del plazo suplementario establecido en la demanda con arreglo al artículo 28, el comprador pierde el derecho de declarar resuelto el contrato si no lo hace dentro de un plazo razonable después de la expiración de ese plazo adicional.

10. Como el comprador no pierde su derecho de declarar resuelto el contrato de conformidad con el párrafo 2 del artículo 30 hasta que todas las mercaderías hayan sido entregadas, según esta disposición todas las prestaciones de un contrato a plazos deben cumplirse antes de que el comprador pierda el derecho a declarar resuelto el contrato. Sin embargo, según el párrafo 1 del artículo 48 el derecho del comprador a declarar resuelto el contrato respecto de prestaciones futuras debe ejercerse « dentro de un plazo razonable » luego de que la inejecución del contrato por el vendedor justifique la declaración de resolución.

11. Además del párrafo 2 del artículo 30 varios otros artículos establecen la pérdida o suspensión del derecho de declarar resuelto el contrato.

12. El párrafo 1 del artículo 52 dispone que « el comprador pierde su derecho a declarar la resolución del contrato ... cuando le sea imposible restituir la cosa sustancialmente en el estado en que la haya recibido », a menos que la imposibilidad se excuse por uno de los tres motivos enumerados en el párrafo 2 del artículo 52.

13. El artículo 23 dispone que un comprador pierde su derecho de prevalerse de una falta de conformidad de la cosa, incluido el derecho a declarar resuelto el contrato, si no la denuncia al vendedor dentro de un plazo razonable a partir del momento en que la haya

[45] No obstante, véase el párrafo 2 del artículo 32 y su comentario.

[46] Véase el artículo 22.

descubierto o en que debería haberla descubierto, y a lo sumo en un plazo de dos años contados a partir de la fecha de la entrega efectiva de la cosa al comprador.

14. Si el comprador ha pedido al vendedor que cumpla sus obligaciones de conformidad con el artículo 28, el comprador no podrá recurrir a los recursos por incumplimiento, incluida la declaración de resolución prevista en el artículo 30, hasta la expiración del plazo fijado por el comprador, a menos que dentro de ese plazo el vendedor haya declarado que no cumplirá la petición.

15. Análogamente, si es el vendedor el que desea subsanar cualquier vicio después de la fecha de entrega, podrá suspenderse el derecho del comprador a declarar resuelto el contrato durante el plazo que según el vendedor sea necesario para subsanarlo [47].

Derecho a declarar la resolución del contrato antes de la fecha de entrega

16. En cuanto al derecho del comprador a declarar resuelto el contrato antes de la fecha de entrega, véanse los artículos 47 (párr. 3), 48 y 49 y los comentarios respectivos.

Efectos de la resolución

17. Los efectos de la resolución se describen en los artículos 51 a 54. La consecuencia más importante de la resolución para el comprador es que ya no está obligado a recibir y pagar las mercaderías. No obstante, la resolución del contrato no extingue la obligación del vendedor de pagar los daños causados por su incumplimiento ni pone término a las estipulaciones del contrato relativas al arreglo de controversias [48]. Esa disposición es importante porque en muchos ordenamientos jurídicos la resolución del contrato elimina todos los derechos y obligaciones surgidos de la existencia del mismo. Desde esta perspectiva, una vez resuelto el contrato, no pueden reclamarse daños por su incumplimiento, y las cláusulas del contrato relativas al arreglo de controversias, incluidas las disposiciones sobre arbitraje y las cláusulas que establecen « sanciones » o « daños liquidados » por incumplimiento, se extinguen con el resto del contrato.

Artículo 31

Si la cosa no es conforme al contrato, e independientemente de que se haya o no pagado el precio, el comprador puede declarar que éste se reduce en la misma proporción en que el valor de la cosa en el momento de la celebración del contrato se ha visto disminuido a causa de tal falta de conformidad.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 46 de la LUCI.

COMENTARIO

1. El artículo 31 establece las condiciones en que el comprador puede declarar que se reduzca el precio del contrato cuando las mercaderías no sean conformes al contrato.

2. La sanción de reducción del precio no debe confundirse con la de indemnización por daños. Aunque ambas sanciones pueden llevar al mismo resultado en algunas situaciones, son dos sanciones distintas que han de usarse a elección del comprador.

3. El recurso de reducir el precio constituye en realidad una resolución parcial del contrato. El precio puede reducirse por una falta de conformidad de la cosa, ya sea en cantidad o en calidad. Además, el precio puede reducirse por el comprador aun si ya lo ha pagado. El artículo 31 no está sujeto a la capacidad del comprador de retener sumas debidas futuras.

4. Del hecho de que el recurso de reducir el precio constituya efectivamente una resolución parcial del contrato se derivan dos consecuencias importantes. Primera, aun en el caso de que se exima al vendedor del pago de daños y perjuicios por su incumplimiento del contrato en virtud del artículo 50, el comprador puede todavía reducir el precio si la cosa no se atiene al contrato. Segunda, análogamente a lo dispuesto en el caso de resolución, la cuantía de la reparación monetaria que se concede al comprador se mide en función del precio del contrato que no ha de pagarse (o que puede recuperarse del vendedor si ya ha sido pagado), y no de la pérdida monetaria que se ha causado al comprador.

5. Esta base para efectuar el cálculo es clara si el incumplimiento por parte del vendedor consiste en que ha entregado una cantidad inferior a la convenida. Estos aspectos de la norma pueden explicarse mediante los ejemplos siguientes :

Ejemplo 31A : El vendedor contrató la entrega de 10 toneladas de maíz N.º 1 al precio de mercado de 200 dólares la tonelada, por un total de 2.000 dólares. El vendedor entregó solamente 2 toneladas. Dado que una entrega insuficiente de esta magnitud constituía una transgresión esencial, el comprador declaró resuelto el contrato, no retiró el maíz y no quedó obligado a pagar el precio de compra.

Ejemplo 31B : En el mismo contrato que en el ejemplo 31A, el vendedor entregó 9 toneladas. El comprador aceptó las 9 toneladas y redujo el precio en un 10 %, pagando 1800 dólares.

6. El cálculo es el mismo si la falta de conformidad de las mercaderías entregadas se refiere a su calidad y no a su cantidad. Esto puede explicarse mediante el ejemplo siguiente :

Ejemplo 31C : En el mismo contrato que en el ejemplo 31A, el vendedor entregó 10 toneladas de maíz N.º 3 en vez de 10 toneladas de maíz N.º 1 según lo convenido. En el momento de celebrar el contrato el precio de mercado del maíz N.º 3 era de 150 dólares la tonelada. Si la entrega de maíz N.º 3 en lugar de maíz N.º 1 constituía una transgresión esencial del contrato, el comprador podría declarar resuelto el contrato y no pagar el precio del mismo. Si la entrega de maíz N.º 3 no constituía una transgresión esencial o si el comprador decidió no declarar resuelto el contrato, el comprador podría declarar la reducción del precio de 2.000 dólares a 1.500.

[47] Véase el párrafo 7 del comentario sobre el artículo 29.

[48] Párrafo 1 del artículo 51.

7. El principio es simple de aplicar cuando, como sucede en el ejemplo 31C, la falta de conformidad relativa a la calidad es tal que las mercaderías entregadas tienen un precio de mercado definido diferente del de las mercaderías que deberían haber sido entregadas según el contrato, pero es más difícil de aplicar a otros tipos de falta de conformidad relativa a la calidad. Por ejemplo :

Ejemplo 31D : El vendedor contrató la entrega de paneles de decoración de paredes de un diseño determinado para ser usados por el comprador en un edificio de oficinas que éste estaba construyendo. Los paneles entregados por el vendedor tenían un diseño menos atractivo que los pedidos. El comprador tiene derecho a declarar « que este precio se reduce en la misma proporción en que el valor de la cosa en el momento de la celebración del contrato se ha visto disminuido a causa de tal falta de conformidad ».

8. En el ejemplo 31D, puede no haber un medio fácil de determinar en qué medida el valor de las mercaderías disminuyó debido a la falta de conformidad, pero esto no afecta al principio. Obsérvese que es el comprador quien determina la suma en que se reduce el precio. No obstante, si el vendedor impugna el cálculo, la cuestión solamente puede ser resuelta de forma definitiva por un tribunal o por árbitros.

9. Obsérvese también que el cálculo se basa en la medida en que ha disminuido el valor de las mercaderías « en el momento de la celebración del contrato ». El cálculo de la deducción del precio no tiene en cuenta los acontecimientos ocurridos después de este momento como lo hace el cálculo de los daños y perjuicios según lo previsto en los artículos 55 a 60. En el caso examinado en el ejemplo 31D, esto normalmente no causaría dificultades debido a que la magnitud del valor perdido sería la misma en el momento de celebrar el contrato y en el momento de la entrega con falta de conformidad. No obstante, si se ha producido un cambio de precio en las mercaderías entre el momento de la celebración del contrato y el momento de la entrega por falta de conformidad, si el comprador declara reducido el precio con arreglo a este artículo se obtienen resultados diferentes que si el comprador reclama indemnización por daños y perjuicios. Estas diferencias se observan en los ejemplos siguientes :

Ejemplo 31E : Los hechos son los mismos que el ejemplo 31C. El vendedor contrató la entrega de 10 toneladas de maíz N.º 1 al precio de mercado de 200 dólares la tonelada por un total de 2.000 dólares. El vendedor entregó 10 toneladas de maíz N.º 3. Al momento de perfeccionar el contrato el precio de mercado del maíz N.º 3 era 150 dólares la tonelada. Por consiguiente, si el comprador declarara la reducción del precio, el precio sería 1.500 dólares. En efecto, el comprador recibiría una compensación monetaria de 500 dólares. Ahora bien, si el precio de mercado se hubiera reducido a la mitad en el momento de la entrega de las mercaderías faltas de conformidad de forma que el maíz N.º 1 se vendiera a 100 dólares la tonelada y el maíz N.º 3 a 75 dólares la tonelada, los daños y perjuicios causados al comprador con arreglo al artículo 55 hubieran sido solamente 25 dólares la tonelada, o sea 250 dólares en total. En este caso le convendría más al comprador deducir el precio con arreglo al artículo 31 que pedir indemnización por daños y perjuicios con arreglo al artículo 55.

Ejemplo 31F : Si sucediera lo contrario, de forma que en el momento de la entrega de las mercaderías con falta de conformidad el precio de mercado del maíz N.º 1 hubiera doblado aumentando a 400 dólares la tonelada, y el del maíz N.º 3 hubiera aumentado a 300 dólares la tonelada, los daños que habría que pagar al comprador con arreglo al artículo 55 serían de 100 dólares por tonelada o 1.000 dólares en total. En este caso al comprador le convendría más pedir indemnización por daños y perjuicios con arreglo al artículo 55 que reducir el precio conforme al artículo 31. Sin embargo, el párrafo 2 del artículo 26 deja en claro que el comprador podría reducir el precio con arreglo al artículo 31 y resarcirse de las pérdidas adicionales mediante una acción de daños y perjuicios.

10. Obsérvese que los resultados en los ejemplos 31E y 31F se deben al hecho de que la sanción de reducir el precio funciona como una resolución parcial del contrato. El mismo resultado se produce en mayor medida incluso si el comprador declara la resolución total del contrato, como se observa en el ejemplo siguiente :

Ejemplo 31G : En el ejemplo 31E se vio que si el precio de mercado del maíz N.º 1 se hubiera reducido a la mitad, pasando de 200 dólares la tonelada a 100 dólares la tonelada, y el precio del maíz N.º 3 hubiera descendido de 150 dólares la tonelada a 75 dólares la tonelada, el comprador podría retener el maíz N.º 3 y podría o bien recibir 250 dólares por daños y perjuicios o bien reducir el precio en 500 dólares. Si la entrega del maíz N.º 3 en lugar del maíz N.º 1 constituía una transgresión esencial del contrato y el comprador declaraba resuelto el contrato con arreglo al inciso *a* del artículo 30, dicho comprador podría adquirir en sustitución 10 toneladas de maíz N.º 1 por 1.000 dólares, es decir, por una suma 1.000 dólares menor que la del precio del contrato, o comprar maíz N.º 3 por 750 dólares, es decir, por 1.250 dólares menos que el precio señalado en el contrato.

11. Salvo en el ejemplo 31D, en todos los demás ejemplos se ha utilizado un producto fungible del que se disponía ampliamente de productos de sustitución y de esta forma resultaba factible para el comprador declarar resuelto el contrato, lo que proporcionaba un precio de mercado inmediato como medio para medir los daños y perjuicios, e impedía que se produjeran más daños debido a la pérdida de beneficios o de otra forma. Si no existe un mercado de ese tipo para las mercaderías, los problemas de evaluación son más difíciles y la posibilidad de que se produzcan daños adicionales es mayor. Estos factores no cambian los medios por los que funciona el artículo 31, pero pueden modificar la ventaja relativa para el comprador de utilizar una sanción en vez de otra.

12. El párrafo 2 del artículo 26 deja en claro que el comprador puede pedir indemnización por daños y perjuicios además de declarar la reducción del precio en los casos en que, como sucede en el artículo 31F, la reducción del precio no proporcione tanta compensación monetaria como lo haría la acción por daños y perjuicios.

Artículo 32

1) Si el vendedor sólo entrega parte de la cosa o si sólo parte de la cosa entregada es conforme al contrato, se aplican las disposiciones de los artículos 27 a 31 respecto de la parte que falta o que no es conforme.

2) El comprador sólo puede declarar la resolución total del contrato si el incumplimiento de la obligación de efectuar una entrega total y conforme al contrato constituye una transgresión esencial de éste.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 45 de la LUCI.

COMENTARIO

1. . El artículo 32 establece los recursos del comprador cuando el vendedor deja de cumplir solamente parte de sus obligaciones.

Recursos respecto de la parte no conforme al contrato, párrafo 1

2. El párrafo 1 dispone que si el vendedor ha dejado de cumplir una parte solamente de sus obligaciones conforme al contrato, entregando tan sólo una parte de las mercaderías o entregando algunas mercaderías que no son conformes al contrato, las disposiciones de los artículos 27 a 31 se aplicarán respecto de la cantidad que falta o de la cantidad que no esté conforme con el contrato. En efecto, este párrafo dispone que el comprador puede declarar resuelta una parte del contrato con arreglo al artículo 30 si la falta de conformidad constituye una transgresión esencial respecto de la parte de las mercaderías de que se trate, o bien si, tras la petición del comprador hecha con arreglo al artículo 28 de que el vendedor cumpla el contrato entregando la cantidad faltante o mercaderías que la sustituyan, el vendedor no ha entregado la cosa dentro del plazo adicional fijado por el comprador. Esta norma era necesaria porque en algunos ordenamientos jurídicos no se puede declarar resuelta solamente una parte del contrato. En estos sistemas jurídicos, las condiciones para decidir si puede en absoluto declararse resuelto el contrato deben determinarse remitiéndose a la totalidad del contrato. Ahora bien, según el párrafo 1 del artículo 32 es evidente que en esta convención el comprador puede declarar resuelta una parte del contrato si los requisitos establecidos para la resolución se dan con respecto a esa parte.

Recursos respecto a la totalidad del contrato, párrafo 2

3. El párrafo 2 dispone que el comprador sólo puede declarar la resolución total del contrato « si el incumplimiento de la obligación de efectuar una entrega total y conforme al contrato constituye una transgresión esencial de éste ». Aunque esta disposición reitera la norma que se aplicaría con arreglo al inciso *a* del párrafo 1 del artículo 30, conviene que se ponga en claro.

4. El uso de la palabra « solamente » en el párrafo 2 del artículo 32 tiene por efecto negar la consecuencia que podría deducirse del inciso *b* del artículo 30 de poder declarar la resolución total del contrato basándose en que el vendedor había dejado de entregar una parte de las mercaderías dentro del plazo adicional señalado por el comprador con arreglo al artículo 28, aun cuando esa falta de entrega no constituyese por sí misma una transgresión esencial de la totalidad del contrato.

Artículo 33

1) Si el vendedor entrega la cosa antes de la fecha fijada, el comprador puede aceptar o rechazar esa entrega.

2) Si el vendedor entrega una cantidad mayor que la prevista en el contrato, el comprador puede aceptar o rechazar la cantidad que exceda de la prevista. Si el comprador acepta la totalidad o parte de la cantidad excedente, debe de pagarla al precio del contrato.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículos 29 y 47 de la LUCI.

COMENTARIO

1. El artículo 33 se refiere a dos situaciones en las que el comprador puede negarse a aceptar la entrega de las mercaderías que han sido puestas a su disposición.

Entrega anticipada, párrafo 1

2. El párrafo 1 del artículo 33 se refiere a la situación que se reproduce cuando las mercaderías han sido entregadas al comprador antes de la fecha fijada para su entrega. Si se obligara al comprador a aceptar estas mercaderías, le podría causar inconvenientes y gastos tener que almacenarlas más tiempo de lo previsto. Además, si el contrato relaciona el día en que debe efectuarse el pago con la fecha en que debe efectuarse la entrega, la entrega anticipada le obligaría a efectuar un pago anticipado con el consiguiente gasto de intereses. Por tanto, al comprador se le da la opción de aceptar o rechazar la entrega de las mercaderías cuando el vendedor las entregue antes de la fecha prevista.

3. El derecho del comprador de aceptar o rechazar la entrega puede ejercerse por el hecho de la entrega anticipada. No depende de que la entrega anticipada cause al comprador gastos o inconvenientes extraordinarios.

4. Ahora bien, cuando el comprador se niegue a aceptar la entrega de las mercaderías con arreglo al párrafo 1 del artículo 33, seguirá obligado, según el párrafo 2 del artículo 61, a tomar posesión de ellas en nombre del vendedor si se reúnen las cuatro condiciones siguientes : 1) que las mercaderías hayan sido puestas a su disposición en el lugar de destino; 2) que el comprador pueda tomar posesión de ellas sin pagar el precio, es decir, el contrato de compraventa no require el pago para que el comprador tome posesión de los documentos relativos a las mercaderías; 3) que la toma de posesión de las mercaderías no cause al comprador mayores inconvenientes ni gastos excesivos, y 4) que ni el vendedor ni una persona facultada para tomar posesión de las mercaderías en su nombre estén presentes en el lugar de destino de las mercaderías.

5. Si el comprador se niega a aceptar la entrega anticipada, el vendedor está obligado a entregar de nuevo las mercaderías en el momento previsto para la entrega en el contrato.

6. Si el comprador acepta la entrega anticipada de las mercaderías, puede reclamar al vendedor, los daños que esto le haya ocasionado, a menos que, según las circunstancias, la aceptación de la entrega anticipada equivalga a una modificación del contrato [49].

Cantidad excedente, párrafo 2

7. El párrafo 2 del artículo 32 se refiere a la situación que se produce cuando se ha entregado al comprador una cantidad excedente de mercaderías.

8. A menos que haya otras razones que justifiquen la negativa del comprador a aceptar la entrega, éste debe aceptar al menos la cantidad especificada en el contrato. Con respecto a la cantidad excedente, el comprador puede negarse a aceptar la entrega de la cantidad excedente en todo o en parte. Si el comprador se niega a aceptar la entrega de la cantidad excedente, el vendedor responde de los daños que sufra el comprador. Si el comprador acepta la entrega de la cantidad excedente en todo o en parte, deberá pagarla al precio fijado en el contrato.

9. Si no es factible para el comprador rechazar solamente la cantidad excedente, como sucede cuando el vendedor extiende un único conocimiento de embarque que abarque la totalidad de la carga a cambio del pago de ésta, dicho comprador puede declarar resuelto el contrato si la entrega de esa cantidad excedente constituye una transgresión esencial. Si la entrega de la cantidad excedente no constituye una transgresión esencial o si razones comerciales impulsan al comprador a aceptar la entrega de la carga, éste podrá reclamar los daños y perjuicios que esto le haya ocasionado.

Capítulo IV. Obligaciones del comprador

Artículo 34

El comprador debe de pagar el precio de la cosa y proceder a su recepción en los términos establecidos en el contrato y en la presente Convención.

Ley uniforme anterior

Artículo 56 de la LUCI.

Comentario

En el artículo 34 se establecen las principales obligaciones del comprador y con él se inicia el capítulo IV de la Convención. Las principales obligaciones del comprador consisten en pagar el precio de la cosa y en proceder a la recepción de ella. El comprador debe cumplir con sus obligaciones « en los términos establecidos en el contrato y en esta Convención ». Como el artículo 5 de la Convención permite que las partes excluyan su aplicación o establezcan excepciones o modifiquen los efectos de cualquiera de sus disposiciones, se infiere que en caso de conflicto entre el contrato y la Convención el comprador debe cumplir sus obligaciones en los términos establecidos en el contrato.

[49] El párrafo 1 del artículo 33 no se refiere al derecho del comprador a pedir indemnización por daños y perjuicios. No obstante, el derecho del comprador a indemnización por daños y perjuicios es un derecho general con arreglo al inciso *b* del párrafo 1 del artículo 26.

Sección I. Pago del precio

Artículo 35

El comprador debe de tomar las medidas necesarias para el pago del precio o para la expedición de documentos que aseguren el pago, tales como cartas de crédito o garantías bancarias.

Ley uniforme anterior

Artículo 69 de la LUCI.

Comentario

1. El artículo 35 contempla la obligación del comprador de tomar las medidas que sean necesarias para que se pague el precio o para que se expidan documentos que aseguren su pago.

2. Aun cuando el comprador haya de pagar directamente al vendedor, tal vez se requiera que tome varias medidas previas para efectuar dicho pago. Por ejemplo, tal vez deba adquirir la divisa necesaria u obtener autorización oficial para remitirla al extranjero. En el artículo 35 se establece que, en esos casos, el comprador debe tomar las medidas necesarias.

3. Del mismo modo, si en el contrato se prevé que el pago lo hará o garantizará un intermediario, por ejemplo, un banco, el comprador, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 35, deberá tomar « las medidas necesarias » para que se expidan documentos que aseguren el pago, como, por ejemplo, una carta de crédito o una garantía bancaria.

4. La obligación del comprador que contempla el artículo 35 se limita a « tomar [las] medidas ». El comprador no se compromete a pagar el precio o a procurar que se expidan documentos que aseguren el pago si, por ejemplo, el Gobierno se niega a facilitar las divisas necesarias. Naturalmente, el comprador está obligado a tomar todas las medidas adecuadas para persuadir al Gobierno de que ponga a su disposición los fondos y no podrá ampararse en una negativa del Gobierno a menos que haya tomado esas medidas.

Artículo 36 *

Cuando la venta se celebra sin que se haya fijado el precio ni se haya estipulado expresa o tácitamente un medio para determinarlo, el comprador debe de pagar el precio que el vendedor cobrase habitualmente en el momento de la celebración del contrato. Si no se puede determinar ese precio, el comprador debe de pagar el precio generalmente aplicable en aquel momento a mercaderías vendidas en circunstancias semejantes.

Ley uniforme anterior

Artículo 57 de la LUCI.

Comentario

1. En el artículo 36 se prevé un medio para fijar el precio cuando se ha celebrado un contrato en el que no se

* La Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas formuló una reserva respecto de este artículo.

ha determinado un precio o no se ha establecido expresa o implícitamente un sistema para determinarlo.

2. Puede suceder que las partes no fijen el precio en su acuerdo. El comprador puede hacer el pedido utilizando un catálogo con la idea de pagar el precio habitual del vendedor. O, si las mercaderías han de entregarse en algún momento futuro y los precios son inestables, las partes pueden prever que el comprador pague el precio corriente en el momento de la entrega. La dificultad es pequeña si en el acuerdo entre las partes se hace referencia a un medio de determinar el precio, por ejemplo, remitiéndose al precio de lista del vendedor, a las cotizaciones del mercado o a elementos semejantes. En este artículo se prevé la regla para determinar el precio si las partes no han establecido el precio ni han previsto expresa o implícitamente medios para su determinación.

Formación y validez del contrato

3. Aun cuando en el artículo 36 se prevé un medio para determinar el precio, la ausencia de una estipulación explícita o implícita relativa al precio en el contrato tal vez indique que las partes no han completado el proceso de negociación. El tribunal ordinario o arbitral deberá determinar en cada caso si la ausencia de un precio o de un medio expreso o implícito de determinarlo indica que las partes aún no se han puesto de acuerdo sobre la existencia de un contrato.

4. Ni el artículo 36 ni ninguna otra disposición de esta Convención reglamenta la cuestión de si un contrato es válido cuando el precio no está determinado ni las estipulaciones del propio contrato permiten determinarlo. Esta cuestión se reserva al derecho nacional aplicable.

5. El artículo 36 sólo puede aplicarse para determinar el precio cuando el derecho nacional aplicable reconoce la existencia y validez del contrato [50].

Determinación del precio

6. Según el artículo 8, las partes estarán obligadas por cualquier práctica que entre sí hayan establecido. En consecuencia, si ha habido tratos previos entre las partes en los que se ha establecido una práctica con respecto al precio, esta práctica será determinante.

7. En ausencia de tal práctica entre las partes, el precio es el que « el vendedor cobrase habitualmente en el momento de la celebración del contrato ». Como un vendedor puede exigir varios precios distintos a diferentes compradores o establecer varios precios distintos para ventas de diversas cantidades o en condiciones diferentes, el precio correspondiente sería el que se cobraría en circunstancias comparables.

8. Si no hay un precio que el vendedor fije habitualmente para la venta de mercaderías del tipo de que se trate, « el comprador debe pagar el precio generalmente aplicable en aquel momento a las mercaderías vendidas en circunstancias semejantes ».

9. El artículo 36 se aplica únicamente si hay un precio que « el vendedor habitualmente [cobra] » o « generalmente aplicable ... a las mercaderías vendidas ». Si no existe tal precio, este artículo no ofrece fórmula alguna para crear un « precio razonable ».

Momento en que debe calcularse el precio

10. El precio que se determinará mediante la aplicación del artículo 36 es el establecido en el momento de la celebración del contrato. Es el precio que las partes presumiblemente habrían convenido en el momento de la celebración del contrato si hubieran convenido un precio en ese momento.

11. Sin embargo, esto no impide que un tribunal ordinario o de arbitraje aplique la fórmula del artículo 36 a los precios corrientes en el momento de la entrega si el tribunal ordinario o de arbitraje descubriese que las partes tenían la intención de que el comprador pagase el precio corriente en aquel momento.

Artículo 37

Si el precio se fija en función del peso de la cosa, en caso de duda dicho precio se fija en función del peso neto.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 58 de la LUCI.

COMENTARIO

1. En el artículo 37 se establece que « Si el precio se fija en función del peso de la cosa, en caso de duda dicho precio se fija en función del peso neto ».

2. Esta regla de interpretación del contrato no suscita cuestión alguna. Si las partes no han estipulado otra cosa expresa o implícitamente, el comprador no pagará por el peso del material de embalaje.

Artículo 38

1) El comprador debe de pagar el precio al vendedor en el establecimiento de éste. No obstante, si el pago debe de hacerse contra entrega de la cosa o de documentos, el precio se paga en el lugar de la entrega.

2) El vendedor debe de soportar todo aumento de los gastos relativos al pago que sea motivado por un cambio del establecimiento del vendedor que sea posterior a la celebración del contrato.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 59 de la LUCI.

COMENTARIO

1. El artículo 38 enuncia una norma en relación con el lugar en que se habrá de pagar el precio. Dada la importancia de la cuestión, generalmente el contrato incluirá disposiciones específicas acerca de las modalidades y el lugar del pago. Si se han previsto tales disposiciones, ellas regirán la relación entre las partes [51]. Si en el contrato no se incluyen tales disposiciones, el artículo 38 enuncia las normas aplicables.

[50] En el artículo 7 se precisa que esta Convención no concierne ni a la formación del contrato ni a su validez.

[51] Artículo 5.

2. Es importante establecer con claridad el lugar del pago cuando se trata de un contrato de compraventa internacional de mercaderías. La existencia de controles de cambio puede hacer que convenga al comprador pagar el precio en su país, pero también puede interesar al vendedor recibir el pago en su propio país o en un tercer país en que pueda disponer libremente del producto de la venta.

3. Esta convención no regula la medida en que las normas sobre control de cambios u otras normas de orden público económico pueden modificar la obligación del comprador de pagarle al vendedor en una fecha o lugar determinados, o en una forma determinada. En el artículo 35 se enuncia la obligación del comprador de tomar las medidas que sean necesarias para hacer posible el pago del precio. El artículo 50 regula la forma en que el comprador que ha cumplido sus obligaciones con arreglo al artículo 35 puede exonerarse de la responsabilidad por los daños y perjuicios causados por no haber pagado en la forma convenida a causa de la existencia de normas sobre control de cambios u otras similares [52].

Lugar de pago, párrafo 1

4. El párrafo 1 del artículo 38 dispone que si el pago debe hacerse contra dación de la cosa o de documentos, el comprador debe pagar el precio en el lugar de la dación. Esta norma tendrá una aplicación más frecuente cuando el contrato estipula el pago contra dación de documentos [53]. Los documentos pueden entregarse directamente al comprador, pero esto suele hacerse a un banco que representa al comprador en la transacción. La « dación » puede efectuarse en el país del comprador, en el del vendedor, o incluso en un tercer país.

Ejemplo 38A : El contrato de compraventa entre el Vendedor en el Estado X y el Comprador en el Estado Y disponía el pago contra dación de documentos. Los documentos habían de entregarse al banco del Comprador en el Estado Z para la cuenta del Comprador. Con arreglo al párrafo 1 del artículo 38, el Comprador debe pagar el precio en el banco del Comprador en el Estado Z.

5. Si en el contrato no se prevé el pago contra la dación de la cosa o de documentos, y no hay otra disposición sobre el lugar del pago, el comprador debe pagar el precio en el establecimiento del vendedor. Debe notarse que, con arreglo al inciso *a* del artículo 6, si el vendedor tiene más de un establecimiento, el establecimiento en que debe hacerse el pago « es el que guarda la relación más estrecha con el contrato y su ejecución ».

Cambio del establecimiento del vendedor, párrafo 2

6. Si el vendedor cambia su establecimiento en que el comprador ha de efectuar el pago con posterioridad a la celebración del contrato, el comprador debe efectuar el pago en el nuevo establecimiento del vendedor. En todo caso, cualquier aumento en los gastos relativos al pago debe ser de cargo del vendedor.

[52] Para la forma en que puede exonerarse al vendedor de la obligación de entregar la cosa si el comprador no hace el pago en la forma convenida, véanse el párrafo 1 del artículo 39 y los artículos 45 y 47.

[53] Los documentos a que se hace referencia en el párrafo 1 del artículo 38 son aquellos que el vendedor está obligado a entregar en virtud del artículo 18.

Artículo 39 *

1) El comprador debe de pagar el precio cuando el vendedor, de conformidad con el contrato y con la presente Convención, pone a disposición del comprador la cosa o un documento que rija su disposición. El vendedor puede hacer que el pago sea condición para la entrega de la cosa o de los documentos.

2) Si el contrato implica el transporte de la cosa, el vendedor puede expedirla estipulando que la cosa o los documentos que rijan su disposición sólo se entreguen al comprador en el lugar de destino contra el pago del precio.

3) El comprador no está obligado a pagar el precio mientras no haya tenido la posibilidad de examinar la cosa, a menos que los procedimientos convenidos por las partes para la entrega o el pago sean incompatibles con tal posibilidad.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículos 71 y 72 de la LUCI.

COMENTARIO

1. El artículo 39 se refiere a la fecha en que el comprador debe efectuar el pago en relación con la ejecución del contrato por el vendedor.

Norma general, párrafo 1

2. En el párrafo 1 del artículo 39 se reconoce que, a falta de acuerdo, el vendedor no está obligado a otorgar crédito al comprador. Por lo tanto, la norma general enunciada en el párrafo 1 es que el comprador está obligado a pagar el precio en el momento en que el vendedor haga la cosa accesible al comprador, colocando la cosa o un documento que rija su enajenación a disposición del comprador. Si el comprador no paga en ese momento, el vendedor puede negarse a hacer dación de la cosa o del documento.

Caso en que el contrato implique el transporte de la cosa, párrafo 2

3. El párrafo 2 enuncia una norma específica para la aplicación del párrafo 1 cuando el contrato de compraventa implica el transporte de la cosa. En ese caso « el vendedor puede expedirla estipulando que la cosa o los documentos que rijan su disposición sólo se entreguen al comprador en el lugar de destino contra el pago del precio ». La cosa puede expedirse en esas condiciones a menos que haya una cláusula en el contrato que disponga otra cosa o, en particular, prevea el otorgamiento de crédito.

Pago e inspección de la cosa, párrafo 3

4. El párrafo 3 enuncia la norma general de que el comprador no está obligado a pagar el precio mientras no haya tenido la posibilidad de inspeccionar la cosa.

* El Brasil y el Japón reservaron su posición respecto del párrafo 2 del artículo 39.

El vendedor está obligado a proporcionar un medio para que el comprador examine la cosa antes del pago y la entrega.

5. Cuando el contrato de compraventa implica el transporte de la cosa y el vendedor desea ejercer el derecho que le confiere el párrafo 2 del artículo 39 de expedir la cosa estipulando que ni ella ni los documentos se darán al comprador antes del pago, deberá preservar el derecho del comprador de inspeccionar la cosa. Como el comprador normalmente inspecciona la cosa en el lugar de destino [54], puede exigirse al vendedor que haga un arreglo especial con el porteador a fin de que el comprador pueda tener acceso a la cosa en el lugar de destino antes de la entrega de la cosa o los documentos y pueda inspeccionarla.

6. El comprador pierde el derecho a inspeccionar la cosa antes del pago cuando « los procedimientos convenidos por las partes para la entrega o el pago sean incompatibles con tal posibilidad ». En la presente Convención no se señala qué procedimientos para la entrega o el pago son incompatibles con el derecho del comprador de inspeccionar la cosa antes del pago. Sin embargo, el ejemplo más común es el acuerdo en que se deberá pagar el precio contra la dación de los documentos que rijan la disposición de la cosa, haya o no llegado ésta. El hecho de indicar un precio CIF entraña un acuerdo de esta índole [55].

7. Debe observarse que, como el comprador pierde el derecho a inspeccionar la cosa antes del pago del precio sólo si los procedimientos « convenidos entre las partes » para la entrega o el pago son incompatibles con esa posibilidad, no pierde su derecho a inspeccionar la cosa antes del pago cuando el contrato dispone que deberá pagar el precio contra la dación de los documentos después de llegada la cosa. Puesto que el pago se habrá de efectuar una vez llegada la cosa, los procedimientos para la entrega o el pago son compatibles con el derecho de inspección previa al pago. Análogamente, el comprador no pierde su derecho a inspeccionar la cosa antes del pago cuando el vendedor ejerce el derecho que le confiere el párrafo 2 del artículo 39 de expedir la cosa estipulando que los documentos que rigen su disposición se darán al comprador sólo contra el pago del precio.

8. El derecho del comprador de inspeccionar la cosa cuando el contrato de compraventa implica el transporte de la cosa se ilustra con los ejemplos siguientes :

Ejemplo 39A : El contrato de compraventa estipulaba un precio CIF. Por lo tanto, se preveía aceptar el pago en la siguiente forma : el Vendedor libraría una letra de cambio contra el Comprador por el monto del precio de compra; el Vendedor remitiría la letra de cambio, junto con el conocimiento de embarque (y otros documentos enumerados en el contrato) a un banco de la ciudad del Comprador, que se encargaría de la recaudación. El contrato estipulaba que el banco sólo entregaría el conocimiento de embarque (y los demás documentos) al Comprador contra el pago de la letra de cambio. Como tal procedimiento convenido para el pago requiere que éste se efectúe en el momento en que se presente la letra de cambio, a menudo, cuando la cosa está aún en tránsito, la forma de pago es incompatible con el derecho del Comprador de inspeccionar la cosa antes del pago. Por lo tanto, en este caso, el Comprador no goza de tal derecho.

Ejemplo 39B : En el contrato de compraventa no hay cláusula CIF ni estipulación alguna en cuanto a la fecha o el lugar del pago. Por lo tanto, según lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 39, el Vendedor hizo lo mismo que en el ejemplo 39A. El Vendedor libró una letra de cambio contra el Comprador por el precio de compra y la remitió junto con el conocimiento de embarque, por conducto de su banco, a un banco de la ciudad del Comprador, que se encargaría de la recaudación. El Vendedor dio instrucciones al Banco recaudador en el sentido de que no debía entregar el conocimiento de embarque al Comprador hasta que éste hubiera pagado la letra de cambio. En este ejemplo, la forma de pago, si bien autorizada por el párrafo 2 del artículo 39, no había sido « convenida entre las partes ». Por lo tanto, el Comprador no pierde su derecho de inspeccionar la cosa antes del pago del precio, esto es, antes del pago de la letra de cambio. Es obligación del Vendedor garantizar al Comprador la posibilidad de inspeccionar la cosa antes del pago.

Ejemplo 39C : El contrato de compraventa estipula el pago del precio contra la presentación de los documentos en el lugar de llegada de la cosa, pero solamente después de llegada ésta. En este caso, los procedimientos para la entrega y el pago expresamente estipulados por las partes no son incompatibles con el derecho del Comprador de inspeccionar la cosa antes del pago, aunque el precio se ha de pagar contra la presentación de los documentos.

Artículo 40

El comprador debe de pagar el precio en la fecha fijada o en la que sea determinable conforme al contrato o a la presente Convención, sin necesidad de ninguna formalidad.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 60 de la LUCI.

COMENTARIO

El artículo 40 dispone que el comprador debe pagar el precio en la fecha fijada o en la que sea determinable conforme al contrato o a esta Convención, sin necesidad de ninguna otra formalidad. Esta regla obedece al propósito de dejar sin efecto la aplicación en algunos sistemas jurídicos nacionales de la norma con arreglo a la cual para que se produzca la mora es necesario que el vendedor exija formalmente el pago al comprador. La fecha de pago que resulte de los usos [56] o del párrafo 1 del artículo 39 tiene las mismas consecuencias que la fecha de pago establecida por acuerdo de las partes.

[54] Párrafo 2 del artículo 22.

[55] En los Incoterms 1953, CIF, se dispone que el comprador deberá « aceptar los documentos cuando se los presente el vendedor, si están de acuerdo con lo estipulado en el contrato de compraventa, y pagar el precio convenido ».

[56] Artículo 8.

SECCIÓN II. RECEPCIÓN

Artículo 41

La obligación del comprador de proceder a la recepción consiste :

a) En realizar todos los actos que razonablemente quepa esperar de él para que el vendedor pueda efectuar la entrega, y

b) En hacerse cargo de la cosa.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 65 de la LUCI.

COMENTARIO

1. El artículo 41 describe la segunda obligación del comprador establecida en el artículo 34, es decir, la de proceder a la recepción de la cosa.

2. La obligación del comprador de proceder a la recepción comprende dos elementos. El primero de ellos es que debe « realizar todos los actos que razonablemente quepa esperar de él para que el vendedor pueda efectuar la entrega ». Por ejemplo, si con arreglo a un contrato de venta el comprador debe encargarse del transporte de la cosa, deberá efectuar los contratos de transporte necesarios para permitir al vendedor « la entrega de ella al primer porteador para que la transmita al comprador » [57].

3. La obligación del comprador se limita a la realización de aquellos « actos que razonablemente quepa esperar de él ». No está obligado a « cumplir los actos necesarios para que la dación de la cosa sea posible », como era el caso de la LUCI.

4. El segundo elemento de la obligación del comprador de proceder a la recepción consiste en su deber de « hacerse cargo de la cosa ». Este aspecto de la obligación de proceder a la recepción es importante cuando en el contrato se estipula que el vendedor efectúe la entrega poniendo la cosa a disposición del comprador en un lugar en particular o en el establecimiento del vendedor [58]. En ese caso, el comprador debe retirar físicamente la cosa de ese lugar [59].

SECCIÓN III. RECURSOS EN CASO DE INCUMPLIMIENTO DEL CONTRATO POR EL COMPRADOR

Artículo 42

1) Si el comprador no cumple cualquiera de las obligaciones que le imponen el contrato y esta Convención, el vendedor puede :

a) Ejercer los derechos previstos en los artículos 43 a 46;

b) Reclamar daños y perjuicios en los casos previstos en los artículos 55 a 59;

2) El vendedor no queda privado de ningún derecho que pueda tener a reclamar daños y perjuicios aun cuando ejerza otros recursos.

3) Si el vendedor reclama el incumplimiento del contrato, el comprador no tiene derecho a solicitar de un juez o de un tribunal arbitral ningún plazo de gracia.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículos 61 a 64, 66 a 68 y 70 de la LUCI.

COMENTARIO

1. El artículo 42 sirve a la vez de índice de los recursos de que dispone el vendedor si el comprador no cumple cualquiera de sus obligaciones con arreglo al contrato y a esta Convención, y como fuente del derecho del vendedor de solicitar indemnización de daños y perjuicios. El artículo 42 puede compararse con el artículo 26, concerniente a los recursos a disposición del comprador.

2. El inciso *a* del párrafo 1 del artículo 42 dispone que en caso de incumplimiento del comprador, el vendedor podrá « ejercer los derechos previstos en los artículos 43 a 46 ». Aunque las disposiciones sobre los recursos a disposición del vendedor en los artículos 43 a 46 están redactadas en términos comparables con las disposiciones sobre los recursos a disposición del comprador en los artículos 27 a 33, aquéllas son menos complicadas. Ello se debe a que el comprador, sólo tiene dos obligaciones principales, pagar el precio y proceder a la recepción, mientras que las obligaciones del vendedor son más complejas. En consecuencia, el vendedor no puede valerse, como el comprador de los siguientes recursos : reducción del precio a causa de la falta de conformidad de la cosa (artículo 31), derecho a ejercer parcialmente sus recursos en el caso de dación parcial de la cosa (artículo 32), derecho a rechazar la entrega de la cosa si se hace antes de la fecha fijada o en una cantidad mayor que la prevista (artículo 33).

3. El inciso *b* del parrafo 1 del artículo 42 dispone que el vendedor puede « reclamar daños y perjuicios en los casos previstos en los artículos 55 a 59 » ... « si el comprador no cumple cualquiera de las obligaciones que le imponen el contrato y esta Convención ». Para poder reclamar una indemnización de daños y perjuicios no es necesario demostrar la falta de buena fe o la violación de una promesa expresa, como ocurre en algunos sistemas jurídicos. Los daños y perjuicios proceden en caso de pérdida resultante de cualquier incumplimiento objetivo de sus obligaciones por el comprador. Los artículos 55 a 59, a que se refiere el inciso *b* del párrafo 1 del artículo 42, no prevén las condiciones sustantivas para una acción de daños y perjuicios, sino las normas para calcular su cuantía. En particular, el artículo 58 establece una medida mínima de daños y servicios cuando la violación del contrato consista en un retardo en el pago del precio.

4. La adopción de un sistema único refundido de recursos en caso de incumplimiento del contrato por el comprador ofrece varias ventajas importantes. En primer lugar, todas las obligaciones del comprador figuran en un solo lugar, evitándose las confusiones generadas por las

[57] Inciso *a* del artículo 15. Véase el párrafo 2 del artículo 16.

[58] Incisos *b* y *c* del artículo 15.

[59] Véase la obligación del comprador, según el párrafo 2 del artículo 61, de tomar posesión por cuenta del vendedor de las mercaderías que han sido expedidas al comprador y puestas a su disposición en el lugar de destino y sobre las que el comprador hubiera ejercido el derecho de rechazarlas.

complejidades propias de disposiciones reiteradas concernientes a los recursos. Ello facilita la comprensión de las normas que rigen las obligaciones del comprador, disposiciones de interés primordial para los comerciantes. En segundo lugar, una serie única de recursos disminuye los problemas de clasificación. En tercer lugar, se reduce la necesidad de complejas referencias cruzadas.

5. El párrafo 2 establece que la parte que ha ejercido algunos de los recursos a que tiene derecho de conformidad con el contrato o con esta convención no queda privado del derecho de reclamar los daños y perjuicios que pueda haber sufrido.

6. El párrafo 3 declara inaplicables las disposiciones de derecho interno relativas a recursos a tribunales ordinarios o arbitrales para la fijación de períodos de gracia. Esta disposición parece aconsejable en el comercio internacional.

Artículo 43 *

El vendedor, a menos que haya acudido a algún recurso que sea incompatible con ello, puede exigir al comprador que pague el precio, reciba la cosa o cumpla cualquiera de las demás obligaciones que le corresponden.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 61, párrafo 1 del artículo 62 y párrafo 2 del artículo 70 de la LUCI.

COMENTARIO

1. El artículo 43 describe el derecho del vendedor de exigir al comprador el cumplimiento de sus obligaciones con arreglo al contrato y a esta Convención.

No pago del precio, párrafo 1

2. Este artículo reconoce que el principal interés del vendedor es que el comprador pague el precio en el tiempo debido. Si éste no lo hace, este artículo autoriza al vendedor a exigir al comprador que pague el precio.

3. El vendedor puede actuar para recuperar el precio de venta cuando el comprador se ha negado a pagarlo, si bien es improbable que el vendedor demande por el precio, a menos que el comprador haya procedido a la recepción de la cosa o que ésta haya sido dañada o destruida con posterioridad al momento en que el riesgo de la pérdida hubiese pasado al comprador [60]. Mientras el vendedor no haya entregado la cosa [61] o, cuando habiéndola enviado haciendo entrega de ella al primer porteador [62], la haya expedido al comprador estipulando que la cosa o los documentos que rijan su disposición se darán al comprador contra el pago del precio [63], el vendedor rehusará normalmente la entrega, conservará la cosa y demandará por daños y perjuicios [64], o revenderá la cosa y demandará por la diferencia entre el precio del contrato y el precio obtenido con la reventa [65].

Incumplimiento de otras obligaciones

4. El artículo 43 autoriza al vendedor a exigir al comprador que reciba « la cosa o cumpla cualquiera de las demás obligaciones que le corresponden » [66].

5. En algunos casos, el vendedor puede estar facultado para actuar cuando el comprador no lo ha hecho, o incluso puede requerírsele para que lo haga. El artículo 46 establece que en el caso de una venta según especificación, si el comprador no realiza las especificaciones requeridas en la fecha requerida o dentro de un plazo razonable después de recibida una solicitud del vendedor, éste puede efectuar por sí mismo la especificación. De manera similar, si en el contrato se exige al comprador que designe un buque en que deberá embarcarse la cosa, y éste no lo hace en el tiempo apropiado, el artículo 59, que establece que la parte que invoca el incumplimiento del contrato adoptará las medidas que sean razonables en las circunstancias del caso para disminuir las pérdidas, puede autorizar al vendedor a designar el buque a fin de minimizar las pérdidas del comprador.

6. Cabe señalar el estilo en que han sido redactados en particular el artículo 43 y, en general, la sección III sobre los recursos del comprador. Ese estilo se adecua a la opinión prevaleciente en muchos sistemas jurídicos de que un texto legislativo sobre el derecho de la compraventa rige los derechos y obligaciones entre las partes y no es un conjunto de directrices dirigidas a un tribunal. En otros sistemas jurídicos los recursos de que dispone una parte como resultado del incumplimiento de la otra se reflejan en el derecho de la parte damnificada de obtener el fallo de un tribunal que le otorgue la compensación solicitada [67]. No obstante, estos dos estilos diferentes de redacción legislativa apuntan a lograr el mismo resultado. Por lo tanto, cuando el artículo 43 estipula que « el vendedor ... puede exigir al comprador que pague el precio, reciba la cosa o cumpla cualquiera de las demás obligaciones que le corresponden », prevé que si el comprador no lo hace, el tribunal ordenará ese cumplimiento y ejecutará esa orden por los medios de que disponga conforme a su derecho procesal.

7. Si bien el vendedor tiene el derecho de recurrir a un tribunal ordinario o arbitral para ejecutar las obligaciones del comprador de pagar el precio, recibir la cosa o cumplir cualquiera de las demás obligaciones que les corresponden, el artículo 12 limita en alguna medida ese derecho. Si el tribunal no pudiese ordenar la ejecución en especie conforme a su propio derecho respecto de contratos de venta similares no regidos por esta convención, no se le exige que expida ese fallo en un caso comprendido en ella, aunque el vendedor tenga derecho a exigir el cumplimiento del comprador con arreglo al

* Los Estados Unidos reservaron su posición respecto de este artículo.

[60] Artículo 64.

[61] Los medios utilizados por el vendedor para efectuar la entrega de la cosa figuran en el artículo 15.

[62] Inciso *a* del artículo 15.

[63] Párrafo 2 del artículo 39.

[64] Inciso *b* del párrafo 1 del artículo 42 y artículos 55 y 57.

[65] Artículo 56.

[66] La obligación de « proceder a la recepción » se menciona específicamente porque es la segunda de las dos obligaciones del comprador establecida en el artículo 34. La definición de la obligación de proceder a la recepción figura en el artículo 41.

[67] Véase la nota del párrafo 7 del comentario del artículo 27 para los ejemplos de este estilo de redacción legislativa.

artículo 43. Sin embargo, si el tribunal puede expedir dicho fallo conforme a su propio derecho, se le demandará que lo haga, si se reúnen los criterios fijados en el artículo 43.

8. El vendedor puede exigir el cumplimiento conforme a este artículo y también demandar por los daños y perjuicios. En particular, cuando el incumplimiento por el comprador de alguna de sus obligaciones consista en la demora en el pago del precio, la indemnización por daños y perjuicios al comprador equivaldrá por lo menos al interés computado de conformidad con el artículo 56.

Actos incompatibles del comprador

9. El artículo 43 dispone que para que el vendedor pueda ejercer el derecho a exigir el cumplimiento del contrato no debe haber actuado de forma incompatible con tal derecho, por ejemplo, resolviendo el contrato en virtud del artículo 45.

Artículo 44

El vendedor puede demandar el cumplimiento dentro de un plazo suplementario de duración razonable. En tal caso, durante ese período de tiempo, el vendedor no puede acudir a ningún recurso por transgresión de contrato, a menos que el comprador haya declarado que no atenderá al requerimiento.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Párrafo 2 del artículo 66 de la LUCI.

COMENTARIO

1. El artículo 44 fija el derecho del vendedor a demandar al comprador la ejecución del contrato dentro de un plazo suplementario de duración razonable y especifica una de las consecuencias de dicha demanda.

2. El artículo 44 complementa el artículo 43 que establece el derecho del vendedor a exigir el cumplimiento del contrato al comprador y que prevé la asistencia de un tribunal ordinario o arbitral para hacer efectivo ese derecho. Si el comprador demora el cumplimiento del contrato el procedimiento judicial de ejecución podrá requerir más tiempo del que dispone el vendedor. Este caso puede darse en particular si el incumplimiento del comprador consiste en demorar la expedición de los documentos que aseguran el pago, por ejemplo una carta de crédito o una garantía bancaria, o la garantía del permiso de importación de la cosa o su pago en divisas de circulación restringida. Tal vez sería más conveniente entonces para el vendedor resolver el contrato y efectuar una venta sustitutiva a un adquirente distinto. No obstante, es posible que en ese momento no se sepa con certeza si la demora del comprador constituye una transgresión esencial del contrato según los términos del inciso *a* del párrafo 1 del artículo 45.

3. Para remediar esta dificultad, el artículo 44 faculta al vendedor a « demandar el cumplimiento dentro de un plazo suplementario de duración razonable ». Si el comprador no paga el precio ni recibe la cosa, según sea el caso, dentro del plazo suplementario o si declara que no atenderá al requerimiento, el vendedor puede resolver el contrato con arreglo al inciso *b* del párrafo 1 del artículo 45.

4. No obstante, y para proteger al comprador que puede estar preparándose para cumplir con el contrato según la demanda del vendedor, quizá a un gasto considerable, durante el plazo suplementario el vendedor no puede acudir a otro recurso por transgresión del contrato, a menos que el comprador haya declarado que no atenderá el requerimiento. Una vez que ha expirado el plazo suplementario sin el cumplimiento del comprador, el vendedor no sólo puede resolver el contrato de conformidad con el inciso *b* del párrafo 1 del artículo 45 sino también acudir a cualquier otro recurso a su disposición.

Artículo 45 *

1) El vendedor puede declarar resuelto el contrato :

a) Si el incumplimiento por el comprador de cualquiera de las obligaciones que le impone el contrato y la presente Convención constituye una transgresión esencial del contrato; o

b) Si se ha pedido al comprador que pague el precio o reciba las mercancías conforme al artículo 44 y no ha pagado el precio o recibido las mercancías dentro del plazo adicional fijado por el vendedor de conformidad con el artículo 44; o si ha declarado que no atenderá el requerimiento.

2) Sin embargo, en los casos en que el comprador ha pagado el precio, el vendedor pierde su derecho a declarar resuelto el contrato si no lo ha hecho :

a) Respecto del cumplimiento tardío por el comprador, antes de que el vendedor tenga noticia de que se ha efectuado el cumplimiento; o

b) Respecto de cualquier transgresión distinta del cumplimiento tardío, dentro de un plazo razonable a partir de la fecha en que el vendedor tenga o deba haber tenido conocimiento de tal transgresión o, si el vendedor ha requerido al comprador, dentro de un plazo razonable, el cumplimiento conforme al artículo 44, después de expirado el plazo aplicable o después de que el comprador haya declarado que no atenderá el requerimiento.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Párrafo 2 del artículo 61, artículos 62 y 66 y 70 de la LUCI.

COMENTARIO

1. El artículo 45 establece el derecho del vendedor a declarar resuelto el contrato. El derecho del comprador a declarar resuelto el contrato se establece en el artículo 30.

Declaración de resolución

2. El contrato se declara resuelto por transgresión del comprador solamente si « el vendedor ... declara resuelto el contrato ». Esta disposición restringe la norma establecida en los artículos 61 y 62 de la LUCI que preveía

* Brasil expresó una reserva respecto del párrafo 2 del artículo 45.

una resolución automática o *ipso facto* en algunas circunstancias además de la resolución por declaración del vendedor. La resolución automática o *ipso facto* se suprimió del sistema de recursos establecido en esta Convención debido a que producía gran incertidumbre sobre si el contrato seguía en vigor o si era resuelto *ipso facto*. Según el artículo 45 de esta Convención, el contrato sigue en vigor a menos que el vendedor lo haya declarado explícitamente resuelto. Naturalmente, puede subsistir incertidumbre sobre si se han reunido las condiciones que autorizan al comprador a declarar resuelto el contrato.

3. El párrafo 2 del artículo 10 dispone que « la declaración de resolución del contrato sólo adquiere eficacia cuando se notifica a la otra parte ». Las consecuencias resultantes de la falta de recepción de una notificación de resolución, o de su recepción inoportuna, o de la transmisión inexacta de su contenido se rigen por el párrafo 3 del artículo 10.

Transgresión esencial, inciso a *del párrafo 1*

4. La situación típica en la que el vendedor puede declarar resuelto el contrato se produce cuando el incumplimiento por parte del comprador de cualquiera de sus obligaciones constituye una transgresión esencial del mismo. El concepto de transgresión esencial se define en el artículo 9.

Demora del comprador en subsanar el incumplimiento, inciso b *del párrafo 1*

5. El inciso *b* permite al vendedor declarar resuelto el contrato cuando el comprador no ha pagado el precio o recibido las mercaderías dentro del plazo adicional fijado por el vendedor de conformidad con el artículo 44, independientemente de que ese incumplimiento constituya una transgresión esencial del contrato.

Suspensión del derecho a declarar resuelto el contrato

6. Si el vendedor ha pedido al comprador que cumpla sus obligaciones con arreglo al artículo 44, el vendedor tal vez no utilice los recursos por incumplimiento del contrato, incluida la resolución del contrato con arreglo al artículo 45, hasta que expire el plazo señalado por el vendedor, a menos que dentro de ese plazo el comprador haya declarado que no cumplirá la petición de que ejecute el contrato.

Pérdida del derecho a declarar resuelto el contrato, párrafo 2

7. El párrafo 2 fija los plazos dentro de los cuales el vendedor debe declarar resuelto el contrato so pena de perder el derecho a hacerlo. El vendedor no pierde su derecho a declarar resuelto el contrato en tanto no se haya pagado el precio total.

8. Si la transgresión esencial en que se apoya el vendedor para declarar resuelto el contrato consiste en el cumplimiento tardío de una obligación, el inciso *a* del párrafo 2 establece que una vez que el precio ha sido pagado, el vendedor pierde su derecho a declarar resuelto el contrato cuando ha tenido conocimiento de ese cumplimiento. Habida cuenta de que el vendedor generalmente tenderá a declarar resuelto el contrato cuando el comprador no paga el precio, el inciso *a* del párrafo 2 surtirá normalmente efectos en el momento en que el vendedor tenga noticia de que el precio ha sido pagado.

9. Por otra parte, si el vendedor pretende resolver el contrato debido a otra transgresión esencial que no implica un cumplimiento tardío del comprador, el inciso *b* del párrafo 2 establece que el vendedor pierde ese derecho si el precio ha sido pagado y si el vendedor no declara resuelto el contrato dentro de un plazo razonable después de tener o de haber tenido conocimiento de la transgresión.

10. De manera similar, si el vendedor pretende declarar resuelto el contrato sobre la base de que ha demandado el cumplimiento de conformidad con el artículo 44 y de que el comprador no ha cumplido dentro del plazo suplementario especificado en esa demanda, el vendedor pierde el derecho a declarar resuelto el contrato si el precio ha sido pagado y si el vendedor no ha declarado resuelto el contrato dentro de un plazo razonable después de la expiración del plazo suplementario o dentro de un plazo razonable después de que el comprador ha declarado que no atenderá a esa demanda.

11. Como el vendedor no pierde su derecho a declarar resuelto el contrato de conformidad con el párrafo 2 del artículo 45 hasta el pago total del precio, según esta disposición todas las entregas de un contrato a plazos deberán ser pagadas antes que el vendedor pierda el derecho a declarar resuelto el contrato. Sin embargo, según el párrafo 1 del artículo 48, el derecho del vendedor a declarar resuelto el contrato respecto de entregas futuras debe ejercerse « dentro de un plazo razonable » posterior al incumplimiento del comprador que justifique la declaración de resolución.

Derecho a declarar resuelto el contrato antes de la fecha fijada para su ejecución

12. Para el derecho del vendedor a declarar resuelto el contrato antes de la fecha de ejecución, véase el párrafo 3 del artículo 47, el artículo 48 y el artículo 49 y sus comentarios.

Efectos de la resolución

13. Los efectos de la resolución por el vendedor se establecen en los artículos 51 y 54. La consecuencia más importante de la resolución para el vendedor es que ya no está obligado a entregar la cosa y puede reclamar su devolución si ya ha sido entregada.

14. La resolución del contrato no extingue la obligación del comprador de pagar los daños causados por su incumplimiento del contrato ni ninguna de las estipulaciones establecidas en el contrato para el arreglo de controversias [68]. Esta disposición es importante debido a que en muchos de los sistemas jurídicos la resolución del contrato elimina todos los derechos y obligaciones que surgen de la existencia del contrato. Según esta perspectiva, una vez resuelto el contrato, no pueden reclamarse daños por su incumplimiento y las cláusulas del contrato relativas al arreglo de controversias, que habitualmente son cláusulas de arbitraje, se rescinden con el resto del contrato.

[68] Párrafo 1 del artículo 51.

Artículo 46

1) Si corresponde al comprador según el contrato especificar la forma, las dimensiones u otras características de la cosa, y no efectúa tal especificación, ya sea en la fecha convenida expresa o tácitamente, o dentro de un plazo razonable después del requerimiento del vendedor, éste puede, sin perjuicio de cualquier otro derecho que le pueda corresponder, realizar la especificación de acuerdo con cualesquiera necesidades del comprador que puedan serle conocidas.

2) Si el vendedor efectúa la especificación, está obligado a informar al comprador de los detalles de ésta y a fijar un plazo razonable para que éste pueda realizar una especificación diferente. Si el comprador no realiza ésta, la efectuada por el vendedor tiene carácter obligatorio.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 67 de la LUCI.

COMENTARIO

1. El artículo 46 establece los derechos del vendedor cuando el comprador no especifica algún aspecto o calidad de la cosa pedida para la fecha en que estaba obligado a hacerlo.

2. Sucede con frecuencia que el comprador desea contratar la compra de la cosa aunque en ese momento aún no está decidido acerca de alguna característica de la cosa pedida. Por ejemplo, el 1.º de abril el comprador puede encargar 1.000 pares de zapatos a cierto precio para ser entregados el 1.º de octubre o antes. El contrato puede estipular también que el comprador debe especificar los estilos y tamaños al vendedor antes del 1.º de septiembre o puede estipular que el comprador tiene el derecho, pero no la obligación, de hacer la especificación. El vendedor puede ser un comerciante que tome la cantidad que ha de ser entregada de las existencias o puede ser un fabricante que, con posterioridad a la notificación, fabrique las mercaderías con arreglo a las especificaciones del comprador.

3. Incluso en los casos en que el comprador esté obligado a hacer la especificación, puede no hacerlo para la fecha requerida, antes del 1.º de septiembre en este ejemplo, bien por descuido o porque preferiría no recibir los 1.000 pares de zapatos. Si ahora no desea recibir los zapatos, se deberá habitualmente a que los cambios ocurridos en las condiciones del negocio han reducido su necesidad de 1.000 pares de zapatos o a que ha bajado el precio y puede comprarlos a un precio más bajo en otra parte.

Recursos del vendedor, párrafo 1

4. El artículo 46 rechaza toda sugerencia de que el contrato no se perfecciona hasta que el comprador haya notificado al vendedor la especificación o de que la notificación de la especificación por parte del comprador es una condición del derecho del vendedor a entregar la cosa y pedir el pago del precio.

5. El párrafo 1 del artículo 46 autoriza al vendedor, a su elección, a efectuar la especificación por sí mismo o a ejercer cualesquiera otros derechos que le puedan corresponder con arreglo al contrato y a la presente convención por el incumplimiento del comprador. Naturalmente, si el comprador no efectúa la especificación este hecho solamente constituirá una transgresión del contrato si el comprador estaba obligado a hacerlo, pero no si simplemente estaba autorizado a hacerlo.

6. Si el hecho de que el comprador no efectúe la especificación constituyera un incumplimiento del contrato, el vendedor podría utilizar sus recursos frente a ese incumplimiento en lugar de efectuar por sí mismo la especificación según el artículo 46 o además de hacer esto. Por consiguiente, el vendedor podría : 1) demandar por daños con arreglo al inciso *b* del párrafo 1 del artículo 42; 2) si el hecho de que el comprador no haya efectuado la especificación requerida constituyera una transgresión esencial del contrato, declarar resuelto el contrato con arreglo al inciso *a* del párrafo 1 del artículo 45 y demandar por los daños que hubiere sufrido [69], o 3) pedir al comprador que cumpla su obligación con arreglo al párrafo 2 del artículo 43 y al artículo 44. Si de conformidad con el artículo 44 el vendedor pide al comprador que cumpla dentro de un plazo suplementario de duración razonable su obligación de efectuar la especificación y el comprador no lo hace dentro de este plazo adicional, el vendedor podría resolver el contrato con arreglo al inciso *b* del párrafo 1 del artículo 45 y demandar por daños aun cuando el hecho de que el comprador no haya efectuado la especificación no constituya una transgresión esencial del contrato.

7. Si el vendedor decide ejercer su derecho a efectuar por sí mismo la especificación con arreglo al párrafo 1 del artículo 46, puede hacerlo inmediatamente una vez pasada la fecha expresa o tácitamente convenida en el contrato para que el comprador efectuara la especificación. O también, el vendedor puede pedir al comprador que efectúe la especificación, en cuyo caso el vendedor debe esperar un plazo razonable hasta que el comprador haya recibido la petición del vendedor antes de que éste pueda efectuar por sí mismo la especificación [70].

Notificación al comprador, párrafo 2

8. El vendedor debe informar al comprador de los detalles de la especificación que efectúa al amparo del párrafo 1. Debe fijar un plazo razonable para que el comprador pueda presentar una especificación diferente. « Si el comprador no realiza ésta, la efectuada por el vendedor tiene carácter obligatorio. »

CAPÍTULO V. DISPOSICIONES COMUNES A LAS OBLIGACIONES DEL VENDEDOR Y DEL COMPRADOR

SECCIÓN I. TRANSGRESIÓN PREVISIBLE

Artículo 47 *

1) Cualquiera de las partes puede diferir el cumplimiento de sus obligaciones si resulta fundado hacerlo

* El Brasil reservó su posición respecto del párrafo 2 del artículo 47 y México lo hizo respecto del párrafo 3 del mismo artículo.

[69] El párrafo 1 del artículo 51 preserva el derecho de demandar por daños aun cuando se haya resuelto el contrato.

[70] Obsérvese que la petición de especificación en este caso es con arreglo al párrafo 1 del artículo 46 y no con arreglo al artículo 44 como se examinó en el párrafo 6 *supra*.

en razón de que, con posterioridad a la celebración del contrato, el grave empeoramiento de la capacidad de cumplirlo, o del crédito de la otra parte, o su comportamiento al prepararse a ejecutar el contrato o al ejecutarlo efectivamente, constituyan motivos para inferir que la otra parte no va a cumplir una parte sustancial de sus obligaciones.

2) Si el vendedor ha remitido la cosa antes de que sean evidentes los motivos descritos en el párrafo 1 del presente artículo, puede oponerse a la entrega de la cosa al comprador, incluso si éste es tenedor de un documento que le conceda el derecho de obtenerla. El presente párrafo se refiere únicamente a los derechos entre el comprador y el vendedor sobre la cosa.

3) La parte que difiera la ejecución del contrato, antes o después de remitida la cosa, está obligada a notificarlo a la otra parte inmediatamente, y debe continuar la ejecución del contrato si la otra parte otorga garantías suficientes de cumplir. Si la otra parte no ofrece garantías en un plazo razonable después de recibida la notificación, la parte que ha diferido la ejecución puede declarar la resolución del contrato.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 73 de la LUCI.

COMENTARIO

1. El artículo 47 determina en qué medida una parte podrá diferir el cumplimiento de su obligación cuando existan motivos fundados para concluir que la otra parte no cumplirá una parte considerable de sus obligaciones.

Derecho a diferir el cumplimiento, párrafo 1

2. El párrafo 1 establece que una parte puede diferir el cumplimiento de sus obligaciones si resulta fundado hacerlo en razón de que, con posterioridad a la celebración del contrato, el grave empeoramiento de la capacidad o en la voluntad de la otra parte de cumplirlo « constituyan motivos para inferir que la otra parte no va a cumplir una parte sustancial de sus obligaciones ». El empeoramiento en su capacidad o voluntad debe haberse producido con posterioridad a la celebración del contrato. Si en el momento de la celebración del contrato ya estaba en duda la capacidad o voluntad de una de las partes de cumplir el contrato, la otra parte no podría invocar posteriormente esas dudas como fundamento para diferir el cumplimiento de las obligaciones que le incumben en virtud del contrato. Esto es así aun cuando la otra parte hubiera conocido las circunstancias que dieron origen a las dudas con posterioridad a la celebración del contrato [71].

3. El empeoramiento debe haberse producido en la capacidad de la otra parte para cumplir el contrato, en el crédito de la otra parte o su comportamiento al prepararse a ejecutar el contrato o al ejecutarlo efectivamente. No basta que el cumplimiento de la otra parte en relación con otros contratos plantee dudas respecto de su futuro cumplimiento en el contrato de que se trate. No obstante, el deficiente cumplimiento de otros contratos podría contribuir a establecer que su comportamiento actual da motivos « fundados » para concluir que no cumplirá una parte considerable de sus obligaciones en este contrato. Además, el hecho de que el comprador no haya pagado sus deudas en otros contratos puede suponer una grave disminución de su crédito.

4. Las circunstancias que justifican el aplazamiento pueden referirse a condiciones generales siempre que dichas condiciones afecten la capacidad de la otra parte para cumplir el contrato. Por ejemplo, el estallido de una guerra o la imposición de un embargo a las exportaciones pueden constituir motivos fundados para concluir que la parte de ese país no podrá cumplir sus obligaciones.

5. Cabe señalar que debe haber motivos fundados para concluir que no cumplirá una parte *considerable* de sus obligaciones. No se podrá diferir el cumplimiento si el incumplimiento de la otra parte tiende a ser menos que considerable. Toda parte que difiriera el cumplimiento sin motivos adecuados para inferir que la otra parte no cumplirá una parte considerable de sus obligaciones estaría ella misma incumpliendo el contrato.

6. Estas disposiciones pueden ilustrarse con los ejemplos siguientes :

Ejemplo 47A : El Comprador difirió el pago de sus deudas al Vendedor en otros contratos. Aun cuando la demora en el pago se refería a otros contratos, ese retraso podría constituir una grave disminución del crédito del Comprador y daría base al Vendedor para diferir el cumplimiento de su obligación.

Ejemplo 47B : Un Comprador contrató la adquisición de piezas de precisión con la intención de utilizarlas inmediatamente después de la entrega. Descubrió que, aunque no se había producido un empeoramiento en la capacidad del Vendedor para fabricar y entregar piezas de la calidad requerida, se estaban realizando entregas defectuosas a otros compradores que tenían necesidades análogas. Estos hechos por sí solos no autorizan al Comprador a diferir el cumplimiento de sus obligaciones. Sin embargo, si la causa de las entregas defectuosas del Vendedor a otros compradores se debiera a la utilización de una materia prima procedente de una fuente determinada, el comportamiento del Vendedor al prepararse para utilizar la materia prima de la misma fuente daría al Comprador motivos fundados para concluir que el Vendedor también le entregaría a él productos defectuosos.

7. Cabe señalar que en ciertas circunstancias la forma de contrato puede impedir que una parte exija suficientes garantías de cumplimiento aun cuando dicha parte tenga motivos fundados para concluir que la otra parte no cumplirá sus obligaciones. Por ejemplo, si el pago ha de realizarse mediante una carta de crédito, el otorgante del crédito debe pagar un efecto girado contra ese crédito si va acompañado de los documentos adecuados, aun cuando el comprador tenga motivos razonables para estimar que la cosa es muy defectuosa. Del mismo modo, cuando el comprador ha asumido el riesgo del pago antes de examinar la cosa, como ocurre en el contrato

[71] En virtud del derecho mercantil nacional aplicable, puede haber recursos para toda parte que hubiera celebrado un contrato sin conocer hechos pertinentes respecto de la capacidad de la otra parte para cumplir sus obligaciones.

de compraventa CIF o en condiciones similares de pago contra entrega de documentos, parecería que el riesgo no se eludirá mediante la petición de seguridad.

8. Si se cumplen los criterios examinados en los párrafos 2 a 4 *supra*, la parte « podrá diferir el cumplimiento de su obligación ». Cuando se autoriza a una parte a que difiera el cumplimiento, ésta quedará libre de la obligación que tiene respecto de la otra parte de ejecutar el contrato y de la obligación de prepararse para ejecutarlo [72]. Tampoco está obligada a hacer desembolsos adicionales respecto de los que sea razonable presumir que nunca le serán compensados.

9. Si se difiere por algún tiempo el cumplimiento de una obligación y posteriormente se continúa de conformidad con el párrafo 3 del artículo 47, el plazo establecido para el cumplimiento se prolongará por un tiempo igual al período de la suspensión. Este principio se puede ilustrar con los ejemplos siguientes :

Ejemplo 47C : En virtud del contrato de compraventa, el Vendedor tendría que entregar la cosa el 1.º de julio. Por causa de dudas fundadas sobre el crédito del Comprador, el 15 de mayo el Vendedor difirió el cumplimiento. El 29 de mayo, el Comprador dio garantías suficientes de que pagaría la cosa. En ese caso, el Vendedor debe entregar la cosa el 15 de julio.

Suspensión de la entrega, párrafo 2

10. El párrafo 2 mantiene la política del párrafo 1 en favor de un vendedor que ya ha expedido la cosa. Si la disminución del crédito del comprador da motivos fundados al vendedor para concluir que el comprador no pagará por la cosa, el vendedor puede oponer al comprador el derecho de ordenar al porteador que no entregue la cosa al comprador, aun cuando éste posea un documento que le dé derecho a obtenerla, por ejemplo, un conocimiento de embarque marítimo, aun cuando la cosa se hubiera vendido originalmente en condiciones que concedían crédito al comprador con posterioridad a la recepción de la cosa.

11. El vendedor pierde su derecho a ordenar al porteador que no entregue la cosa si el comprador ha transferido el documento a un tercero que lo adquirió a título oneroso y de buena fe.

12. Como esta convención sólo rige los derechos sobre la cosa entre el comprador y el vendedor [73], la cuestión de si el porteador debe o puede seguir las instrucciones del vendedor cuando el comprador es titular de un documento que le concede el derecho de obtenerla se rige por la ley pertinente relativa a la forma de transporte de que se trate [74].

Notificación, garantías suficientes de oportuno cumplimiento y resolución del contrato, párrafo 3

13. El párrafo 3 establece que la parte que difiera el cumplimiento de su obligación en virtud del párrafo 1 o que detenga la cosa en tránsito en virtud del párrafo 2 debe notificarlo inmediatamente a la otra parte. La otra parte puede restablecer la obligación de la primera parte de continuar el cumplimiento del contrato si da a aquélla garantías suficientes de que cumplirá a tiempo. Para que esas garantías sean « suficientes », deben proporcionar garantías suficientes a la primera parte de que la otra parte cumplirá realmente el contrato o de que la primera parte será compensada por las pérdidas resultantes de continuar el cumplimiento de su obligación. Si no se dan tales garantías en un plazo razonable después de recibida la notificación, la primera parte podrá declarar resuelto el contrato.

Ejemplo 47D : Según el contrato de compraventa, el Comprador habría de pagar por la cosa 30 días después de su llegada al establecimiento del Comprador. Con posterioridad a la celebración del contrato, el Vendedor recibió información que le daba motivos fundados para dudar del crédito del Comprador. Tras diferir el cumplimiento de su obligación y notificar de ello al Comprador, éste ofreció: 1) un nuevo plazo para el pago, de manera que pagaría contra la presentación de documentos, 2) una carta de crédito expedida por un banco acreditado, 3) una garantía por un banco acreditado u otra parte de ese tipo de que pagaría si el Comprador no lo hiciera, o 4) un interés de garantía sobre un número suficiente de bienes de propiedad del Comprador para asegurar el reembolso al Vendedor. Como cualquiera de estas cuatro opciones probablemente daría al Vendedor suficientes garantías de ser pagado [75], el Vendedor habría de continuar el cumplimiento del contrato.

Ejemplo 47E : El contrato de compraventa preveía la entrega de piezas de precisión que el Comprador utilizaría en el montaje de una máquina altamente técnica. Si en la fecha prevista el Vendedor no entregara bienes de la calidad requerida el Comprador sufriría una fuerte pérdida. Aunque el Comprador podría adquirir piezas fabricadas por otras empresas, necesitaría un mínimo de seis meses a partir de la firma del contrato para que cualquier otra empresa pudiera hacerle entrega de las piezas sustitutivas. El contrato preveía que el Comprador realizara periódicamente pagos por adelantado sobre el precio de la compra durante el período en que el Vendedor estuviera fabricando las mercaderías.

Cuando el Comprador recibió información que le daba motivos fundados para concluir que el Vendedor no podría entregar la cosa a tiempo, el Comprador notificó al Vendedor que difería el cumplimiento de cualquier obligación que le incumbiera respecto del Vendedor. Este dio garantías por escrito al Comprador de que entregaría oportunamente los bienes de la calidad prevista en el contrato y ofreció una garantía bancaria de que reembol-

[72] En los párrafos 13 y 14 *infra* se examinan las condiciones en las que la parte facultada para diferir el cumplimiento de sus obligaciones podrá declarar resuelto el contrato.

[73] El párrafo 2 del artículo 47 establece expresamente que sólo se refiere a los derechos sobre la cosa entre el comprador y el vendedor. Ello se atiene a los principios generales establecidos en el artículo 7.

[74] Las normas que rigen la obligación del porteador de cumplir la orden del cargador de suspender la entrega al consignatario varían según los medios de transporte y los distintos convenios internacionales y el derecho de cada país.

[75] El ofrecimiento de una garantía real sólo constituiría suficientes garantías si el derecho nacional de que se trate permitiera dicha garantía y previera un procedimiento por incumplimiento de pago que fuera suficiente para asegurar al acreedor un rápido reembolso de su crédito.

sería todos los pagos recibidos en virtud del contrato si no cumpliera sus obligaciones.

En este caso, el Vendedor no ha dado garantías suficientes de que cumplirá su obligación. A menos que lo acompañara de explicaciones adecuadas sobre la información que hizo concluir al Comprador que el Vendedor no entregaría la cosa a tiempo, la declaración del Vendedor de que cumpliría su obligación sólo sería una repetición de su obligación contractual. El ofrecimiento de una garantía bancaria de reembolso de los pagos realizados en virtud del contrato no constituía una garantía suficiente para el Comprador, el cual necesita la cosa en la fecha fijada en el contrato para atender sus propias necesidades. Por lo tanto, no habiendo recibido garantías suficientes de parte del Vendedor, el Comprador puede declarar resuelto el contrato y acudir a otro vendedor.

14. En el párrafo 1 del artículo 51 se mantiene el derecho de toda parte que declare resuelto el contrato en virtud del párrafo 3 del artículo 47 a reclamar una indemnización por los daños y perjuicios que puedan derivarse del incumplimiento del contrato. Por ejemplo, si el comprador del ejemplo 47E compró una cosa sustitutiva a un precio más alto en otra empresa, puede exigir la diferencia entre el precio de la nueva compra y el precio del contrato [76]. Si las garantías dadas por el vendedor fueran realmente insuficientes, se puede recuperar el importe de los daños aun cuando el vendedor pudiera haber cumplido su obligación en el momento previsto en el contrato original.

Artículo 48

1) Si en los contratos que establecen entregas sucesivas el incumplimiento por una de las partes de una obligación relativa a cualquiera de las entregas da a la otra parte motivos justos para temer una transgresión esencial de obligaciones futuras, ésta puede declarar resuelto el contrato para el futuro, si lo hace dentro de un plazo razonable.

2) El comprador que declara resuelto el contrato respecto de futuras entregas puede también, si lo hace al mismo tiempo, declarar resuelto el contrato respecto de las entregas ya efectuadas si, por razón de su interdependencia, no se pueden utilizar las entregas ya efectuadas para el fin previsto por las partes al celebrar el contrato.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 75 de la LUCI.

COMENTARIO

1. El artículo 48 reglamenta el derecho de declarar resuelto el contrato respecto de pasadas o futuras entregas en los contratos que establecen entregas sucesivas.

2. El contrato establece entregas sucesivas si en él se prevén o autorizan entregas en conjuntos separados.

Incumplimiento respecto de una entrega, párrafo 1

3. En el párrafo 1 se prevé la situación en que 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. En tal caso, puede declarar resuelto el contrato para el futuro, siempre que lo haga dentro de un plazo razonable posterior al incumplimiento. Cabe señalar que en virtud del párrafo 1 del artículo 48 se podrá declarar resuelto el contrato respecto de entregas futuras sin necesidad de esperar a que la parte que ha incumplido sus obligaciones pueda proporcionar garantías suficientes de cumplimiento futuro de sus obligaciones, según se establece en el párrafo 1 del artículo 47 respecto de la mayoría de los contratos [77].

4. Cabe señalar que el criterio para establecer el derecho de declarar resuelto un contrato en virtud del párrafo 1 del artículo 48 se basa en un incumplimiento respecto de una entrega que da a la otra parte motivos justos para tener una transgresión esencial de entregas futuras. Dicho criterio no tiene en cuenta la gravedad del incumplimiento de que se trate. Esto es especialmente importante cuando, en una serie de actos de incumplimiento, ninguno de los cuales constituya en sí mismo una transgresión esencial o dé justos motivos para temer una transgresión esencial futura, analizados en conjunto den justos motivos para ese temor.

Resolución de un contrato respecto de entregas pasadas, párrafo 2

5. En algunos contratos ocurrirá que ninguna de las entregas se pueda utilizar para el fin previsto por las partes al celebrar el contrato hasta que se hagan todas las entregas. Este sería el caso, por ejemplo, de la compraventa de una máquina de gran tamaño que se entrega en piezas que se montarán en el establecimiento del comprador. Por lo tanto, el párrafo 2 establece que un comprador que declare resuelto el contrato respecto de futuras entregas, puede también 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 ». Se ha de declarar resuelto el contrato respecto de las entregas ya efectuadas al mismo tiempo que respecto de futuras entregas.

Resolución de contratos que establecen entregas sucesivas en virtud de otras disposiciones

6. Hay varias situaciones respecto de contratos que establecen entregas sucesivas en las que el derecho de declarar resuelto el contrato se rige por otras disposiciones de la presente Convención.

7. Si el incumplimiento por una de las partes respecto de una entrega fue de tal gravedad que por sí solo constituyera una transgresión esencial del contrato, dé o no justos motivos para temer una transgresión de entregas futuras la otra parte podría declarar resuelto el contrato de conformidad con el inciso *a* del párrafo 1 del artículo 30 o el inciso *a* del párrafo 1 del artículo 45, según corresponda.

[76] Artículo 58, párrafo 1.

[77] Con respecto a otra situación en la que una parte puede declarar resuelto el contrato en relación con el futuro cumplimiento sin la necesidad de esperar la posibilidad de que se den garantías suficientes de cumplimiento, véase el artículo 49.

8. Igualmente, en virtud del inciso *a* del párrafo 1 del artículo 30 y el artículo 32, el comprador podrá declarar resuelto el contrato respecto de una sola entrega si el incumplimiento del vendedor en relación con esa entrega constituye una transgresión esencial respecto de esa entrega, aun cuando la transgresión no constituya una transgresión esencial del contrato en su conjunto ni dé tampoco justos motivos para temer una transgresión esencial de obligaciones futuras.

Ejemplo 48A : El contrato establecía la entrega de 1.000 toneladas de trigo de calidad 1 en diez entregas separadas. El trigo de la quinta entrega resultó inadecuado para el consumo humano. Aunque en el contexto total del contrato tal entrega no constituyera una transgresión esencial del contrato y aun cuando dicha entrega defectuosa no diera motivos para prever futuras entregas defectuosas, el comprador podría declarar resuelto el contrato respecto de la quinta entrega en virtud del inciso *a* del párrafo 1 del artículo 30 y el artículo 32.

Artículo 49

Si con anterioridad a la fecha de cumplimiento del contrato resulta claro que una parte va a cometer una transgresión esencial del mismo, la otra parte puede notificar a la primera que declara resuelto el contrato.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 76 de la LUCI.

COMENTARIO

1. El artículo 49 prevé el caso especial en que con anterioridad a la fecha de cumplimiento del contrato resulte claro que una de las partes cometerá una transgresión esencial del mismo. En tal caso, la otra parte puede declarar la resolución inmediata del contrato.

2. La futura transgresión esencial del contrato puede resultar clara bien sea por palabras o actos de la parte que constituyan una transgresión del contrato, o por un hecho objetivo, tal como la destrucción por incendio del establecimiento del vendedor o la imposición de un embargo o de controles monetarios que hagan imposible el futuro cumplimiento [78].

3. Es preciso comparar el artículo 49 con el artículo 47. En virtud del artículo 47, cuando se den ciertas circunstancias determinadas que « constituyan motivos fundados para inferir que la otra parte no va a cumplir una parte sustancial de sus obligaciones », la otra parte puede diferir el cumplimiento de sus obligaciones si resulta fundado hacerlo. Deberá notificar de esa suspensión a la otra parte y esperar un plazo razonable para que la otra parte pueda dar garantías suficientes de que cumplirá su obligación. Podrá declarar resuelto el contrato si no recibe dichas garantías dentro de ese plazo.

4. La diferencia entre ambos artículos reside en el hecho de que en virtud del artículo 47 la parte que actúa para protegerse de un futuro incumplimiento de la otra parte basta con que tenga « motivos fundados para concluir » que la otra parte incumplirá sus obligaciones. En estas circunstancias, es necesario que se conceda a la otra parte oportunidad de dar garantías suficientes de que no incumplirá el contrato. Sin embargo, si resulta claro que la otra parte cometerá una transgresión esencial del contrato, no hay razón para el procedimiento previsto en el artículo 47.

5. Toda parte que tenga la intención de declarar resuelto el contrato en virtud de lo establecido en el artículo 49 debe hacerlo con prudencia. Si en el momento previsto para la ejecución del contrato no se hubiera producido realmente transgresión esencial alguna, la expectativa original no resultará « clara » y, como no estaba autorizado para declarar resuelto el contrato, cualquier declaración de ese tipo resultaría nula. Por lo tanto, la parte que intentara declarar resuelto el contrato estaría transgrediéndolo en razón de su propio incumplimiento. En caso de que haya dudas sobre si se producirá una transgresión esencial del contrato, la parte que pretendiera resolverlo debería atenerse, de ser posible, a lo establecido en el artículo 47 [79].

6. Cuando resulte claro que se producirá una transgresión esencial del contrato, la obligación de disminuir la pérdida prevista en el artículo 59 puede requerir de la parte que invoque esa transgresión que adopte medidas para disminuir la pérdida resultante de la transgresión, incluido el lucro cesante, aun con anterioridad a la fecha de cumplimiento del contrato [80].

SECCIÓN II. EXONERACIÓN

Artículo 50 *

1) Si una parte no ha cumplido una de sus obligaciones, no es 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 culpa suya. A tal fin, se considera que hay culpa a menos que la parte que no haya cumplido su obligación pruebe que no cabía esperar razonablemente que tuviese en cuenta, que evitase o que superase el impedimento.

2) Si el incumplimiento del vendedor se debe al de un subcontratista, el vendedor sólo queda exento de responsabilidad si está exonerado conforme a lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo y si el subcontratista hubiera quedado también exonerado en el caso de que se le aplicase lo dispuesto en ese párrafo.

3) La exoneración prevista por el presente artículo sólo surte efecto durante el período anterior a la cesación del impedimento.

4) La parte que no haya cumplido su obligación *debe* notificar a la otra parte el impedimento y el afecto de

[78] Aun cuando la imposición de un embargo o de controles monetarios que hagan imposible el futuro cumplimiento justifica que la otra parte declare resuelto el contrato de conformidad con el artículo 49, la parte que incumple el contrato podrá no estar sujeta al pago de una indemnización por daños y perjuicios con arreglo a lo establecido en el artículo 50.

* Los Estados Unidos y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte expresaron reservas respecto del párrafo 3 del artículo 50.

[79] El artículo 47 sólo se puede invocar si se cumplen los criterios examinados en los párrafos 2 a 5 del comentario a ese artículo.

[80] Véase el párrafo 4 del comentario del artículo 59 y los ejemplos 59A y 59B.

éste sobre su posibilidad de cumplirla. Si no lo hace dentro de un plazo razonable después del momento en que conoció o hubiera debido conocer el impedimento, *es* responsable de los daños y perjuicios causados por tal incumplimiento.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 74 de la LUCI.

COMENTARIO

1. El artículo 50 se refiere a la responsabilidad por daños y perjuicios causados por la parte que no ha cumplido una de sus obligaciones cuando tal incumplimiento se debió a un impedimento que se produjo sin culpa suya.

Norma general, párrafo 1

2. El párrafo 1 establece que una parte no es responsable de los daños y perjuicios causados por el incumplimiento de una de sus obligaciones « si prueba que éste [el incumplimiento] se ha debido a un impedimento que se ha producido sin culpa suya ». La segunda frase continúa diciendo que, « a menos que la parte que no haya cumplido su obligación pruebe que no cabía esperar razonablemente que tuviese en cuenta que evitase o que superase el impedimento », se considera que hay culpa suya.

3. El impedimento debe haberse producido con posterioridad a la celebración del contrato para que la parte que no haya cumplido quede exonerada en virtud del párrafo 1 del artículo 50. Sin embargo, si en el momento de la celebración del contrato ya había un impedimento para su cumplimiento, la ley nacional aplicable respecto de la formación o la validez del contrato puede establecer que no se había celebrado o que carecía de validez por error o dolo de las partes [81].

4. El párrafo 1 estipula un doble requisito : un impedimento objetivo al cumplimiento de la obligación y la inexistencia de culpa de la parte que no haya cumplido. Se considera que existe culpa salvo que la parte que no haya cumplido su obligación pruebe : primero, que no cabía esperar razonablemente que tuviese en cuenta el impedimento; segundo, que no podía evitarlo; y tercero, que no podía superarlo. Si no demuestra cada una de esas tres cosas, se considerará que existe culpa y no quedará exonerada de responsabilidad por los daños y perjuicios causados por tal incumplimiento.

5. De la triple prueba que la parte que no haya cumplido ha de rendir, la más difícil de evaluar es la relativa a que no cabía esperar razonablemente que tuviese en cuenta el impedimento en el momento de asumir la obligación en virtud del contrato. Todos los posibles impedimentos al cumplimiento de un contrato son previsibles en mayor o menor grado. Impedimentos tales como guerras, tormentas, incendios, embargos gubernamentales y el cierre de rutas marítimas internacionales se han producido en el pasado y es previsible que vuelvan a ocurrir en el futuro. Con frecuencia, las partes contratantes han previsto la posibilidad de que se produzca un impedimento. Algunas veces han estipulado expresamente si el surgimiento de un impedimento ha de exonerar o no a la parte que no haya cumplido su obligación de las consecuencias de dicho incumplimiento. En otros casos, resulta claro en el contexto del contrato que una parte se ha obligado a realizar un acto aun cuando surjan ciertos impedimentos. En ambos casos, el artículo 5 de la presente Convención asegura el carácter obligatorio de ese tipo de estipulaciones contractuales explícitas o implícitas.

6. Sin embargo, cuando ni explícita ni implícitamente se ha previsto en el contrato la posibilidad de que se produzca un determinado impedimento, es necesario determinar si cabía esperar *razonablemente* que la parte que no hubiese cumplido tuviera en cuenta el impedimento en el momento de asumir la obligación. En último término, sólo podrán determinar caso por caso los tribunales ordinarios o arbitrales.

7. Incluso si la parte que no haya cumplido puede probar que no cabía esperar razonablemente que tuviera en cuenta el impedimento en el momento de celebrar el contrato, también debe probar que no pudo evitarlo ni superarlo. Esta norma es consecuencia del principio de que una parte que tenga una obligación de actuar debe hacer todo lo posible para cumplir su obligación y no puede esperar a que se produzcan acontecimientos que pudieran justificar posteriormente su incumplimiento. Esta norma también indica que se puede requerir a una parte que cumpla su obligación estableciendo lo que, en cualquier circunstancia de la transacción, es un sustitutivo comercialmente razonable de la obligación cuyo cumplimiento se ha hecho imposible.

8. El párrafo 1 del artículo 50 solamente exonera de la responsabilidad por daños y perjuicios a la parte que no ha cumplido. La otra parte puede acudir a todos los demás recursos, por ejemplo, demandar el cumplimiento, reducir el precio o resolver el contrato. No obstante, si la parte a quien se exige que supere un impedimento lo hace proporcionando un sustitutivo comercialmente razonable, la otra parte no podrá resolver el contrato y en consecuencia rechazar el cumplimiento alternativo sobre la base de que se ha producido una transgresión esencial del contrato.

Ejemplo 50A : En el contrato se establecía la entrega de una cosa determinada. Antes del momento en que se transmitiera el riesgo de la pérdida de la cosa con arreglo a lo establecido en los artículos 65 ó 66, la cosa queda destruida por un incendio del que el Vendedor no era responsable. En tal caso, el Comprador no tendría que pagar el precio de la cosa cuyo riesgo no se hubiera transmitido pero el Vendedor quedaría exonerado de la responsabilidad por los daños resultantes de no haber entregado la cosa.

Ejemplo 50B : El contrato establecía la entrega de 500 máquinas herramientas sobre muelle en el puerto de Liverpool. En el momento de cargar las máquinas herramientas en el buque, la caja en que estaban embaladas cayó y se rompieron las herramientas. En tal caso, el

[81] Véanse los artículos 5 a 10 del proyecto de ley para la unificación de algunas normas relativas a la validez de los contratos de compraventa internacional de mercaderías, preparado por el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT).

Vendedor no sólo habría de asumir la pérdida de las 500 herramientas sino que además estaría obligado a enviar otras 500 herramientas al Comprador. La diferencia entre este ejemplo y el ejemplo 50A es que en este último el Vendedor no puede suministrar lo que se acordó en el contrato mientras que en el ejemplo 50B el Vendedor puede superar el efecto de la destrucción de las máquinas herramientas enviando bienes sustitutivos.

Ejemplo 50C : Si las máquinas herramientas enviadas en sustitución de la destruidas en el ejemplo 50B no llegaran a tiempo, el Vendedor quedaría exonerado de responsabilidad por los daños debidos a la demora en la entrega.

Ejemplo 50D : El contrato establecía que la cosa estuviera embalada en contenedores de plástico. En el momento en que deberían haberse embalado no se disponía de contenedores de plástico por razones que el Vendedor no podía haber evitado. Sin embargo, si se dispusiera de otros materiales de embalaje comercialmente razonables el Vendedor debe superar el impedimento utilizando esos materiales en vez de negarse a entregar la cosa. Si el Vendedor utilizó materiales de embalaje sustitutivos comercialmente razonables, no sería responsable de daños y perjuicios y el Comprador no podría declarar resuelto el contrato, pero sí podría reducir el precio con arreglo al artículo 31 si el valor de las mercaderías hubiera disminuido a causa de la falta de conformidad de los materiales de embalaje.

Ejemplo 50E : El contrato establecía el transporte de la cosa en un buque determinado. Por causas ajenas a la voluntad del Comprador o del Vendedor, se revisó el itinerario del buque y no llegó al puerto indicado dentro del período previsto para el envío. En esa situación, la parte responsable de arreglar el transporte de la cosa debe tratar de superar el impedimento utilizando otro buque.

Incumplimiento de un subcontratista, párrafo 2

9. Con frecuencia, el incumplimiento del vendedor se debe a que uno de sus subcontratistas ha incumplido su obligación. El párrafo 2 estipula que en ese caso, « el vendedor sólo queda exento de responsabilidad si está exonerado conforme a lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo y si el subcontratista hubiera quedado también exonerado en el caso de que se le aplicase lo dispuesto en ese párrafo ».

Impedimento transitorio, párrafo 3

10. En el párrafo 3 se estipula que cuando un impedimento haga imposible a una de las partes el cumplimiento de una obligación durante un período limitado, la parte que no haya cumplido quedará exonerada de responsabilidad por daños y perjuicios durante el período que existió el impedimento únicamente. En consecuencia, la fecha en que termina la exoneración de daños es la fecha de cumplimiento del contrato o la fecha en que cesó el impedimento si ésta fuese posterior.

Ejemplo 50F : La cosa debió entregarse el 1.º de febrero. El 1.º de enero surgió un impedimento que impidió que el Vendedor entregase la cosa. El impedimento cesó el 1.º de marzo. El Vendedor entregó el 15 de marzo.

El Vendedor no será responsable de los daños y perjuicios que se hayan producido debido a la demora en la entrega hasta el 1.º de marzo, fecha en que cesó el impedimento. No obstante, como el impedimento cesó después de la fecha de entrega del contrato, el vendedor será responsable por los daños y perjuicios sucedidos entre el 1.º y el 15 de marzo como resultado de la demora en la entrega.

11. Por supuesto, si la demora en el cumplimiento debida al impedimento transitorio supusiera una transgresión esencial del contrato, la otra parte podría declarar resuelto el contrato. Sin embargo, si la otra parte no declarara resuelto el contrato, el contrato seguirá siendo válido [82] y la cesación del impedimento restablece las obligaciones que incumben a ambas partes en virtud del contrato.

Ejemplo 50G : Debido a un incendio que destruyó el establecimiento del Vendedor, éste no puede entregar a tiempo la cosa prevista en el contrato. En virtud del párrafo 1 quedó exento de responsabilidad por daños y perjuicios hasta que se reconstruyó el establecimiento. El establecimiento del Vendedor se reconstruyó en dos años. Aunque una demora de dos años en la entrega constituía una transgresión esencial que justificaría que el Comprador declarara resuelto el contrato, no lo hizo. Cuando el establecimiento del Vendedor quedó reconstruido, el Vendedor estaba obligado a entregar la cosa al Comprador y éste a aceptar la entrega y a pagar el precio establecido en el contrato [83].

Deber de notificación, párrafo 4

12. La parte que no haya cumplido que esté exenta de la responsabilidad por daños debido a la existencia de un impedimento al cumplimiento de su obligación debe notificar a la otra parte el impedimento y el efecto de éste sobre su capacidad de cumplirla. Si no lo hace dentro de un plazo razonable después del momento en que conoció o hubiera debido conocer el impedimento será responsable por los daños y perjuicios causados por no haber cumplido la obligación de notificar el impedimento. Cabe señalar que los daños y perjuicios de que es responsable la parte que no haya cumplido se limitan a los causados por la falta de notificación y no los debidos al incumplimiento.

13. La obligación de notificar se refiere no sólo a la situación en que una parte no puede cumplir en absoluto sus obligaciones debido a un impedimento imprevisto, sino también a la situación en que trata de cumplir su obligación proporcionando un sustitutivo comercialmente razonable. Por lo tanto, el Vendedor a que se hace referencia en el ejemplo 50D y la parte responsable de arreglar el transporte de la cosa del ejemplo 50E debe notificar a la otra parte del cumplimiento sustitutivo previsto. Si no lo hace, será responsable por los daños y perjuicios resultantes de no haberlo notificado.

[82] Véase el párrafo 2 del comentario del artículo 30 y el párrafo 2 del comentario del artículo 45.

[83] El Vendedor no podría insistir en que el Comprador aceptara la cosa si la demora constituyese una transgresión esencial del contrato aun cuando el Comprador no hubiera declarado resuelto el contrato (párrafo 1 del artículo 29).

SECCIÓN III. EFECTOS DE LA RESOLUCIÓN

Artículo 51

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. La resolución no afecta a las disposiciones relativas al arreglo de controversias.

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

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 78 de la LUCI.

COMENTARIO

1. En el artículo 51 se enuncian las consecuencias que entraña la declaración de resolución. En los artículos 52 a 54 figuran normas detalladas para la aplicación de algunos aspectos del artículo 51.

Efecto de la resolución, párrafo 1

2. El efecto principal de la resolución unilateral del contrato consiste en que ambas partes quedan liberadas de su obligación de cumplirlo. El vendedor no está obligado a entregar la cosa ni el comprador a recibirla o pagarla.

3. La resolución parcial del contrato, con arreglo a los artículos 32 ó 48, libera a ambas partes de sus obligaciones en lo que respecta a la parte del contrato que se ha resuelto y da origen a la restitución, con arreglo al párrafo 2, en lo tocante a esa parte.

4. En algunos sistemas jurídicos, la resolución del contrato pone término a todos los derechos y obligaciones que dimanan de él. Según esa teoría, una vez resuelto un contrato, no se pueden reclamar daños y perjuicios por su incumplimiento y las cláusulas relativas al arreglo de controversias, incluida las disposiciones en materia de arbitraje, elección de legislación y elección del tribunal, así como las cláusulas que exoneran de responsabilidad o que especifican « penas » o una « evaluación anticipada » de los daños para el caso de incumplimiento quedan sin efecto junto con el resto del contrato.

5. En el párrafo 1 se prevé un mecanismo para evitar lo anterior al especificar que el contrato se resuelve « quedando a salvo la indemnización de daños y perjuicios que pueda ser debida » y que la resolución « no afecta las disposiciones relativas al arreglo de controversias ». Debe advertirse que el párrafo 1 del artículo 51 no validaría una cláusula arbitral, una cláusula penal u otra disposición relativa al arreglo de controversias si tal cláusula no fuera válida con arreglo a la legislación nacional aplicable. El párrafo 1 del artículo 51 se limita a estipular que tal disposición no queda sin efecto por la resolución del contrato.

6. La enumeración en el párrafo 1 de dos obligaciones determinadas que surgen de la existencia del contrato y no quedan sin efecto por la resolución de éste no es taxativa. En otras disposiciones de esta convención se enuncian algunas de las obligaciones que subsisten. Por ejemplo, el párrafo 1 del artículo 61 dispone que « si la cosa ha sido recibida por el comprador y éste pretende rechazarla, debe tomar las medidas razonables, atendidas las circunstancias para asegurar su conservación » y el párrafo 2 del artículo 51 autoriza a cualquiera de las partes a pedir a la otra que le restituya todo lo que ha suministrado o pagado en los términos del contrato [84]. Otras obligaciones subsistentes pueden figurar en el propio contrato o surgir de imperativos de justicia.

Restitución, párrafo 2

7. Muchas veces, al tiempo en que se resuelve el contrato, una de las partes, o ambas, habrán cumplido total o parcialmente sus obligaciones. En ciertas ocasiones, las partes pueden convenir una fórmula para ajustar el precio según las entregas ya efectuadas. Sin embargo, también puede suceder que una o ambas partes prefieran la restitución de lo que ya han entregado o pagado en virtud del contrato.

8. El párrafo 2 autoriza a cualquiera de las partes que haya cumplido total o parcialmente sus obligaciones a pedir la restitución de lo que haya entregado o pagado en virtud del contrato. Salvo lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 52, la parte que solicita la restitución debe a su vez restituir lo que haya recibido de la otra parte. « Si las dos partes demandan restitución, deben realizarla concurrentemente », a menos que las partes acuerden otra cosa.

9. El párrafo 2 se aparta de la norma imperante en algunos países de que sólo la parte facultada para resolver el contrato puede pedir la restitución. En cambio, este párrafo incorpora la idea de que, en lo tocante a la restitución, la resolución del contrato debilita el argumento de que cualquiera de las partes puede retener lo que ha recibido de la otra.

10. Debe advertirse que el derecho de cualquiera de las partes de exigir la restitución, según se reconoce en el artículo 51, puede limitarse en virtud de otras normas ajenas al ámbito de la compraventa internacional de mercaderías. Si alguna de las partes está en bancarrota o se han incoado en su contra otros procedimientos de insolvencia, posiblemente no se reconozca que la demanda de restitución cree un derecho sobre la propiedad u otorgue prioridad en la distribución de los activos. Las legislaciones de control de cambios u otras restricciones a la transferencia de bienes o capitales pueden prohibir la transferencia de la cosa o del dinero a la parte que la exige en un país extranjero. Estas normas jurídicas, y otras similares, pueden reducir la importancia de la demanda de restitución. En todo caso, no afectan la validez de los derechos entre las partes.

11. La persona que, al no cumplir el contrato, ha dado origen a su resolución es responsable no sólo por los gastos que le signifique la restitución de la cosa o del precio, sino también de los gastos de la otra parte. Estos gastos constituirían también daños y perjuicios de los

[84] Artículo 5.

cuales respondería la parte transgresora. Sin embargo, la obligación que prevé el artículo 59 respecto de la parte que invoque el incumplimiento del contrato de « adoptar las medidas que sean razonables, atendidas las circunstancias del caso, para disminuir la pérdida », tal vez limite los gastos de restitución que pueden obtenerse por concepto de daños y perjuicios si se requiere el reintegro físico de la cosa y no, por ejemplo, la reventa de ésta en el mercado local si con esa reventa se protege adecuadamente al vendedor con un costo neto más bajo [85].

Artículo 52

1) El comprador pierde 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 sustancialmente en el estado en que la haya recibido.

2) El párrafo 1 de este artículo no es aplicable :

a) Si la imposibilidad de restituir la cosa o de restituirla sustancialmente en el estado en que la haya recibido no es debido a un acto del comprador; o

b) Si la cosa o una parte de ella ha perecido o se ha deteriorado como consecuencia del examen previsto en el artículo 22; o

c) Si la cosa o una parte de ella se ha vendido en el curso normal de operaciones, o ha sido consumida o transformada por el comprador utilizándola normalmente, antes de que descubriera o debiera haber descubierto la falta de conformidad.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 79 de la LUCI.

COMENTARIO

Pérdida del derecho del comprador a declarar la resolución del contrato o exigir un substitutivo, párrafo 1

1. El artículo 52 dice que « el comprador pierde su derecho a declarar la resolución del contrato o a exigir del vendedor la entrega de un substitutivo cuando le sea imposible restituir la cosa sustancialmente en el estado en que la haya recibido ».

2. En la regla contenida en el párrafo 1 se reconoce que las consecuencias naturales de la resolución del contrato o la entrega de un substitutivo es la restitución de lo que ya se había entregado en virtud del contrato. Por consiguiente, si el comprador no puede restituir la cosa o restituirla esencialmente en el estado en que la hubiera recibido, pierde su derecho a declarar resuelto el contrato con arreglo al artículo 30 o a exigir la entrega de mercaderías substitutivas con arreglo al párrafo 1 del artículo 27.

3. No es necesario que la cosa se encuentre en el estado idéntico en que fue recibida; sólo es necesario que « esencialmente » se halle en el mismo estado. Si bien no se define el término « esencialmente », se indica con él que la modificación del estado de la cosa debe ser lo bastante para que no sea ya procedente exigir del vendedor que tome de nuevo la cosa como equivalente de lo que hubiera entregado al comprador, incluso aunque el vendedor hubiera cometido una transgresión esencial del contrato [86].

Excepciones, párrafo 2

4. El párrafo 2 enuncia tres excepciones a la regla anterior. El comprador podrá resolver el contrato o exigir un substitutivo aun cuando no pueda restituir la cosa esencialmente en el estado en que la haya recibido : 1) si la imposibilidad de hacerlo no es debido a un acto suyo, 2) si la cosa o una parte de ella ha perecido o se ha deteriorado como consecuencia del examen normal de la cosa por el comprador previsto en el artículo 22, ó 23 si la cosa o una parte de ella se ha vendido en el curso normal de operaciones o ha sido consumida o transformada por el comprador utilizándola normalmente antes de que descubriera o debiera haber descubierto la falta de conformidad.

5. Una cuarta excepción a la norma establecida en el párrafo 1 del artículo 52 figura en el artículo 67 que establece que si el vendedor ha cometido una transgresión esencial del contrato, el traspaso del riesgo de la pérdida conforme a los artículos 65 y 66 no perjudica los derechos que asisten al comprador como consecuencia de esa transgresión [87].

Artículo 53

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 52, conservará todos los demás recursos.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 80 de la LUCI.

COMENTARIO

El artículo 53 pone en claro que la pérdida del derecho a declarar la resolución del contrato o a exigir del vendedor la entrega de un sustitutivo si no puede restituir la cosa esencialmente en el estado en que la hubiera recibido, no priva al comprador del derecho a reclamar una indemnización de daños y perjuicios con arreglo al inciso *b* del párrafo 1 del artículo 26, a exigir el saneamiento de cualquier defecto con arreglo al artículo 27 o a que se declare una reducción del precio con arreglo al artículo 31.

Artículo 54

1) Si se exige al vendedor que restituya el precio, este tiene que pagar, además, los intereses del mismo, al tipo fijado conforme al artículo 58, a partir de la fecha en que se haya pagado el precio.

2) El comprador tiene que rendir cuentas al vendedor de todos los beneficios que ha obtenido de la cosa o parte de alla :

a) Si tiene que restituir la cosa o parte de ella; o

[85] Véase el artículo 63 acerca de la facultad de una parte que tiene la cosa por cuenta de la otra parte para venderla por cuenta de esta última.

[86] El comprador sólo puede declarar la resolución del contrato con arreglo al artículo 30 o exigir la entrega de un sustitutivo con arreglo al párrafo 2 del artículo 27 si el vendedor ha cometido una transgresión esencial del contrato.

[87] Véase el párrafo 2 del comentario del artículo 67.

b) Si le es imposible restituir toda la cosa o parte de ella, sustancialmente en el estado en que la ha recibido, pero ha declarado la resolución del contrato o ha exigido al vendedor que entregue otras cosas en su lugar.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 81 de la LUCI.

COMENTARIO

1. El artículo 54 refleja el principio de que la parte que esté obligada a restituir el precio o a devolver la cosa por haberse declarado resuelto el contrato o por haberse pedido la entrega de un substitutivo deberá pagar todas las ganancias y ventajas que haya obtenido por haber estado en posesión del dinero o de la cosa. Si esa obligación surge por haberse declarado resuelto el contrato, es indiferente cuál fue la parte cuyo incumplimiento dio lugar a la resolución del contrato o la que pidió la restitución [88].

2. Cuando el vendedor esté obligado a restituir el precio, deberá pagar intereses desde el día del pago hasta el día de la restitución al tipo fijado por el artículo 58. La obligación de pagar intereses es automática, pues se supone que el vendedor se ha beneficiado de hallarse en posesión del precio de compra durante ese período.

3. Cuando el comprador debe restituir la cosa, es menos evidente que se haya beneficiado por haber estado en posesión de ella. Por consiguiente, el párrafo 2 especifica que el comprador únicamente deberá pagar al vendedor todas las ganancias y ventajas que haya obtenido de la cosa : 1) si tiene que restituirla, o 2) si le es imposible restituir la cosa o parte de ella, pero ha declarado la resolución del contrato o ha exigido al vendedor que entregue otras cosas en su lugar.

SECCIÓN IV. DAÑOS Y PERJUICIOS

Artículo 55

Los daños y perjuicios causados por una violación del contrato cometida por una de las partes consisten en una suma igual a la pérdida, incluido el lucro cesante, sufrida por la otra parte como consecuencia de la violación. Dichos daños y perjuicios no pueden exceder de la pérdida que la parte transgresora haya previsto o debió haber previsto al tiempo de la celebración del contrato, tomando en consideración los hechos y elementos que conocía o debía haber conocido entonces, como consecuencia posible de la transgresión del contrato.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 82 de la LUCI.

COMENTARIO

1. El artículo 55 es el primero de la sección relativa a las normas en materia de daños y perjuicios en el caso de una reclamación con arreglo al inciso *b* del párrafo 1 del artículo 26 o del inciso *b* del párrafo 1 del artículo 42 y establece la norma básica para el cálculo de esos daños y perjuicios. En los artículos 56 y 57 figuran medios complementarios para el cálculo de los daños y perjuicios en ciertas situaciones a discreción de la parte agraviada, en tanto que los artículos 58 y 59 contienen otras disposiciones respecto de los daños.

Daños básicos

2. El artículo 55 dispone que la parte agraviada podrá recuperar por concepto de daños y perjuicios « una suma igual a la pérdida, incluido el lucro cesante, sufrida ... como consecuencia de la violación ». Ello pone de manifiesto que la filosofía básica de la acción de daños y perjuicios consiste en dejar a la parte agraviada en las mismas condiciones económicas en que habría quedado de haberse cumplido el contrato. La referencia explícita al lucro cesante es necesaria porque en algunos sistemas jurídicos el concepto de « pérdida » en sí no incluye el lucro cesante.

3. Como el artículo 55 se aplica a las acciones de daños y perjuicios tanto del comprador como del vendedor, y éstas pueden dimanar de una amplia gama de situaciones, inclusive las demandas por daños y perjuicios presentados en forma subsidiaria a la petición de que la parte transgresora cumpla el contrato o a que se lo declare resuelto, no enuncia normas concretas para describir el método por el que procede a determinar « la pérdida ... sufrida ... como consecuencia de la violación ». El tribunal ordinario arbitral debe calcular la pérdida en la forma más adecuada a las circunstancias. En los párrafos siguientes se examinan dos situaciones habituales que pueden plantearse en virtud del artículo 55 y se sugieren medios para el cálculo de « la pérdida ... sufrida ... como consecuencia de la violación ».

4. Cuando el incumplimiento se debe a la negativa del comprador a recibir y pagar la cosa, el artículo 55 permitiría al vendedor obtener las utilidades que le habría reportado el contrato más todos los gastos efectuados en relación con el cumplimiento del contrato [89]. El lucro cesante como consecuencia del incumplimiento por parte del comprador incluye todos los pagos por concepto de gastos generales que habrían resultado del cumplimiento del contrato.

Ejemplo 55A : El contrato estipulaba la venta de 100 máquinas herramientas por un precio FOB de 50.000 dólares. El Comprador repudió el contrato antes de que se comenzara a fabricar las máquina herramientas. De haberse cumplido el contrato, el Vendedor habría tenido que efectuar gastos totales por valor de 45.000 dólares, 40.000 de los cuales habrían representado gastos realizados exclusivamente a causa de la existencia de este contrato (por ejemplo, materiales, energía, mano de obra contratada con ocasión del contrato o remunerada por unidad de producción) y 5.000 habrían representado la proporción que correspondía a ese contrato en los gastos generales de la empresa (costo del capital tomado en préstamo, gastos generales de administración, depreciación de instalaciones y equipo).

[88] Véase el párrafo 2 del artículo 51 y el párrafo 9 del comentario al mismo.

[89] En esta situación, el Vendedor podría valerse, a su elección, del artículo 56 o del 57.

Como el Comprador repudió el contrato, el Vendedor no desembolsó los 40.000 dólares correspondientes a los gastos que habría tenido que realizar a causa de la existencia del contrato. Sin embargo, los 5.000 dólares por concepto de gastos generales asignados a este contrato correspondían a gastos de la empresa que no dependían de la existencia del contrato. Por lo tanto, esos gastos no podían reducirse y, a menos que el Comprador hubiera celebrado otros contratos que absorbieran toda su capacidad de producción durante el período de que se trata, como consecuencia del incumplimiento del Comprador el Vendedor ha perdido la asignación a gastos generales de los 5.000 dólares que habría recibido si el contrato se hubiera cumplido. Así, la pérdida de que responde el Comprador en este ejemplo asciende a 10.000 dólares.

	Dólares
Precio del contrato	50 000
Gastos de ejecución que podían economizarse.	40 000
Pérdida dimanada del incumplimiento	10 000

Ejemplo 55B : En caso de que, antes de que el Comprador repudiara el contrato en el ejemplo 55A, el Vendedor ya hubiera desembolsado 15.000 dólares en gastos no recuperables por concepto de ejecución parcial de contrato, los daños y perjuicios totales ascenderían a 25.000 dólares.

Ejemplo 55C : Si el producto de la ejecución parcial, según se indica en el ejemplo 55B, pudiera venderse a un tercero como rezago por la suma de 5.000 dólares, la pérdida del Vendedor se reduciría a 20.000 dólares.

5. Cuando el vendedor entrega y el comprador retiene mercancías defectuosas [90], la pérdida sufrida por el comprador podría calcularse de distintas maneras. Si el comprador puede sanear el vicio, a menudo su pérdida equivaldrá al costo de las reparaciones. Si las mercancías entregadas eran máquinas herramientas, la pérdida del comprador podría incluir también el valor de la producción perdida en el período en que no pudieron usarse las máquinas herramientas.

6. Si la cosa entregada tenía un valor determinado fluctuante, la pérdida para el comprador equivaldría a la diferencia entre el valor de la cosa tal como existía y el valor que hubiera tenido la cosa si se la hubiera entregado en la forma estipulada en el contrato en el lugar en que el vendedor entregó la cosa el día en que el comprador declaró resuelto el contrato [91]. Como esta fórmula obedece al propósito de dejarlo en las mismas condiciones económicas en que habría estado si el contrato se hubiera cumplido en la forma adecuada, el precio contractual de la cosa no constituye un elemento para el cálculo de los daños y perjuicios. Además de la suma calculada en la forma indicada más arriba, pueden existir daños y perjuicios adicionales, como los que dimanan de los gastos adicionales efectuados como consecuencia del incumplimiento [92].

Ejemplo 55D : El contrato estipulaba la venta de 100 toneladas de cereales por un precio FOB total de 50.000 dólares. Cuando se entregaron los cereales, tenían más humedad de la permisible con arreglo a la descripción que figuraba en el contrato y, como consecuencia de ello, su calidad estaba un tanto deteriorada. El costo adicional que significó para el Comprador secar los cereales ascendió a 1.500 dólares. Si la calidad de los cereales coincidía con lo contratado, su valor en el lugar en el que el Vendedor entregó la cosa según se estipuló el día en que el Comprador declaró resuelto el contrato habría sido de 55.000 dólares, pero a causa del deterioro causado por la humedad, sólo valían 51.000 dólares una vez secados.

	Dólares
Precio contractual	50 000
Valor que habrían tenido los cereales si se los hubiera entregado en la forma estipulada en contrato	55 000
Valors de los cereales en la forma en que se los entregó	51 000
	4 000
Gastos adicionales por concepto de secado de los cereales	1 500
	5 500

Previsibilidad

7. El principio de la recuperación del monto total de los daños y perjuicios sufridos por la parte no transgresora está sujeto a una importante limitación. El monto de los daños y perjuicios que puede obtener la parte no transgresora « no pueden exceder de la pérdida que la parte transgresora haya previsto o debió haber previsto al tiempo de la celebración del contrato, tomando en consideración los hechos y elementos que conocía o debía haber conocido entonces, como consecuencia posible de la transgresión del contrato ». Si al tiempo de la celebración del contrato, una parte considerara que el incumplimiento del contrato por la otra parte le habría de causar pérdidas excepcionalmente onerosas o de carácter extraordinario, podría poner este hecho en conocimiento de la otra parte, tras lo cual cabría recuperar los daños y perjuicios en caso de que realmente los sufriera. Este principio de la exclusión de daños y perjuicios por pérdidas imprevisibles figura en la mayoría de los sistemas jurídicos.

8. En algunos ordenamientos jurídicos, la limitación de los daños y perjuicios a aquellos « que la parte transgresora previó o debió haber previsto al tiempo de la celebración del contrato » no se aplicará si el incumplimiento del contrato se debió a fraude o dolo de la parte transgresora. Sin embargo, en esta convención no existe dicha norma.

[90] Si la entrega de mercancías defectuosas constituye una transgresión esencial del contrato, el comprador puede resolver el contrato y calcular los daños y perjuicios que le corresponden con arreglo a los artículos 56 ó 57.

[91] En el artículo 55 no se indica la fecha y el lugar en que debe calcularse « la pérdida » para la parte agraviada. Cabe suponer que sea la misma fecha y lugar especificados en el párrafo 1 del artículo 57. Véanse los párrafos 2 a 7 del comentario al artículo 57.

[92] Estos elementos adicionales de los daños y perjuicios sufridos por el comprador a menudo estarán limitados por el requisito de previsibilidad que se examina en el párrafo 7 *infra*.

Artículo 56 *

1) 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, la parte que reclame daños y perjuicios puede, si no se acoge a lo dispuesto en los artículos 55 ó 57, exigir la diferencia entre el precio del contrato y el precio de la cosa sustitutiva.

2) Los daños y perjuicios a que se refiere el párrafo 1 de este artículo pueden comprender la pérdida suplementaria, incluido el lucro cesante, si concurren las condiciones previstas en el artículo 55.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 85 de la LUCI.

COMENTARIO

1. El artículo 56 establece una fórmula para calcular los daños cuando el contrato ha sido resuelto y en realidad se han comprado cosas sustitutivas o el vendedor efectivamente ha revendido la cosa.

Fórmula básica, párrafo 1

2. En ese caso la parte perjudicada puede, a su discreción, exigir la diferencia entre el precio del contrato y el precio de la cosa sustitutiva es decir el precio pagado por la cosa comprada en reemplazo o el obtenido en la reventa.

3. Si el contrato ha sido resuelto, la fórmula contenida en este artículo se empleará frecuentemente para calcular los daños y perjuicios debidos a la parte damnificada, ya que en la mayoría de las situaciones comerciales se habrá producido una transacción sustitutiva. Si ésta se efectúa en un lugar diferente del de la transacción original o en términos diferentes, el monto de los daños y perjuicios deberá ajustarse para compensar cualquier aumento en los costos (por ejemplo, mayores gastos de transporte), deducida toda economía debida a la transgresión.

4. Inclusive si se ha producido una transacción sustitutiva, la parte damnificada podrá demandar que los daños y perjuicios se calculen de conformidad con los artículos 55 ó 57.

5. El artículo 56 dispone que la parte damnificada puede atenerse al precio pagado por la cosa sustitutiva o el obtenido en la reventa solamente si ésta o la compra de cobertura se hicieron « de manera razonable y dentro de un plazo razonable » después de la resolución. Si la reventa o la compra de cobertura no se efectuaron en ese plazo y manera, la parte damnificada debe acogerse a los artículos 55 ó 57 para el cálculo de los daños y perjuicios.

Daños y perjuicios suplementarios, párrafo 2

6. El párrafo 2 reconoce que la parte damnificada puede sufrir daños suplementarios, inclusive el lucro cesante, que no quedarían compensados con arreglo a la fórmula del párrafo 1. En este caso las pérdidas suplementarias podrían resarcirse de conformidad con el párrafo 2 del artículo 56 si se las hubiese previsto al tiempo de la celebración del contrato, según lo exige el artículo 55.

Artículo 57 *

1) Si se resuelve el contrato y hay un precio corriente para la cosa, la parte que reclama daños y perjuicios puede, si no invoca las disposiciones del artículo 55 o del artículo 56, reclamar la diferencia entre el precio fijado en el contrato y el precio corriente en la fecha de la resolución del contrato.

2) Para el cálculo de los daños y perjuicios previstos en el párrafo 1 de este artículo, el precio corriente que debe tomarse en consideración es el prevaleciente en el lugar en que debía haberse efectuado la entrega de la cosa, o si no hay precio corriente en tal lugar, el precio en otro lugar que pueda razonablemente sustituirlo, habida cuenta de las diferencias del costo del transporte de la cosa.

3) Los daños y perjuicios previstos en el párrafo 1 de este artículo pueden incluir la pérdida suplementaria, incluido el lucro cesante, si concurren las condiciones previstas en el artículo 55.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 84 de la LUCI.

COMENTARIO

1. El artículo 57 enuncia diversos medios para evaluar los daños y perjuicios cuando se ha resuelto el contrato.

Fórmula básica, párrafos 1 y 2

2. En los casos de resolución del contrato, ambas partes quedan liberadas de todo cumplimiento futuro de sus obligaciones [93] y puede exigirse la restitución de lo que se ha entregado con anterioridad [94]. En consecuencia, normalmente cabría esperar que el comprador comprase una cosa sustitutiva o que el vendedor revendiese la cosa a otro comprador. En tal caso, por regla general, el monto de los daños podría ser la diferencia entre el precio contractual y el precio de la reventa o de la nueva compra según se prevé en el artículo 56.

3. El artículo 57 permite el uso de tal fórmula aun cuando en realidad no haya una reventa o una nueva compra o cuando sea imposible determinar cuál haya sido el contrato de reventa o de nueva compra que ha sustituido al contrato cuyas estipulaciones se han violado [95]. Sin embargo, el uso del artículo 57 no se limita

* Austria expresó una reserva respecto de este artículo.

* Austria y Ghana expresaron reservas respecto de este artículo.

[93] Párrafo 1 del artículo 51.

[94] Párrafo 2 del artículo 51. En los contratos que establecen entregas sucesivas, el párrafo 2 del artículo 48 sólo permite la resolución del contrato y una demanda de restitución 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 ».

[95] Cuando el vendedor tiene una oferta limitada de la cosa de que se trata o el comprador tiene una necesidad limitada de esa cosa, tal vez sea claro que el vendedor ha revendido o que el comprador

a tales situaciones sino que puede aplicarse, a opción de la parte agraviada, en cualquier momento en que se ha resuelto el contrato y exista un precio corriente para la cosa.

4. El precio que se utilizará en el cómputo de los daños y perjuicios con arreglo al artículo 57 es el precio corriente en la fecha en que el contrato se resuelva prevaleciente en el lugar en que debía haberse efectuado la entrega de la cosa.

5. El lugar donde debía haberse efectuado la entrega se determina mediante la aplicación del artículo 15. En particular, cuando el contrato de compraventa implica el transporte de la cosa, la entrega se efectúa en el lugar en que la cosa se entrega al primer porteador para su transmisión al comprador, mientras que la entrega correspondiente a los contratos en que se establece un lugar de destino se efectúa en dicho lugar.

6. El « precio corriente » es aquel que corresponde a la cosa de la descripción del contrato y en el monto del contrato. Aunque el concepto de « precio corriente » no requiere la existencia de precios de mercado, oficiales o no, la falta de ellos plantea la cuestión de si hay un « precio corriente » de la cosa.

7. « Si no hay precio corriente [en el lugar en que debía haberse efectuado la entrega de la cosa], el precio [que se empleará es el que existe] en otro lugar que pueda razonablemente sustituirlo, habida cuenta de las diferencias del costo de transporte de la cosa. »

Daños y perjuicios suplementarios, párrafo 3

8. El párrafo 3, reconoce que la parte damnificada puede sufrir pérdidas suplementarias, incluido el lucro cesante, que no quedarían compensadas con arreglo a las fórmulas de los párrafos 1 y 2. En este, caso, las pérdidas suplementarias podrían resarcirse de conformidad con el párrafo 3 del artículo 57 si se las hubiese previsto al tiempo de la celebración del contrato, según lo exige el artículo 55.

Ejemplo 57A : El precio del contrato era de 50.000 dólares CIF. El Vendedor resolvió el contrato por una transgresión esencial del Comprador. El precio corriente en la fecha en que se resolvió el contrato para la cosa objeto del contrato en el lugar en que debía entregarse la cosa al primer porteador era de 45.000 dólares. Los daños y perjuicios del Vendedor, con arreglo al artículo 57, fueron de 5.000 dólares.

Ejemplo 57B : El precio del contrato era de 50.000 dólares CIF. El Comprador resolvió el contrato por la falta de entrega de la cosa por el Vendedor. El precio corriente en la fecha en que se resolvió el contrato para la cosa objeto del contrato en el lugar en que debía entregarse la cosa al primer porteador era de 53.000 dólares. Los gastos adicionales que efectuó el Comprador por la transgresión del Vendedor fueron de 2.500 dólares. Los daños y perjuicios del Comprador, con arreglo al artículo 57, fueron de 5.500 dólares.

ha hecho una compra de sustitución, según sea el caso. Sin embargo, si la parte agraviada está permanentemente en el mercado con respecto a la cosa de que se trate, tal vez sea difícil o imposible determinar cuál de los muchos contratos de compra o venta es el que ha sustituido al contrato cuyas estipulaciones se ha violado. En ese caso, quizá resulte imposible recurrir al artículo 56 y puede ser especialmente útil el artículo 57.

Artículo 58 *

Si la violación del contrato consiste en un retardo en el pago del precio, el vendedor en todo caso tiene derecho 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, aumentado en un 1 %, pero su derecho no puede ser inferior al tipo aplicado a los créditos comerciales a corto plazo no garantizados que esté vigente en el país en que el vendedor tenga su establecimiento.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 83 de la LUCI.

OTROS PROYECTOS DE CONVENCIÓN DE LA CNUDMI

Proyecto de ley uniforme sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales, artículo 67 (A/CN.9/99, párrs. 36 a 40).

COMENTARIO

1. El artículo 58 establece una norma para el cómputo del monto mínimo de la indemnización por daños y perjuicios que puede exigir el vendedor cuando la transgresión del contrato consista en el retardo en el pago del precio por el comprador [96]. En ese caso, el vendedor tiene derecho a exigir el tipo más alto entre : 1) el tipo oficial de descuento en el país en que el vendedor tenga su establecimiento, aumentado en un 1 %, y 2) el tipo aplicado a los créditos comerciales a corto plazo no garantizados vigente en ese país.

2. Esta norma de indemnización es una excepción a la regla prevista en el artículo 55 de que la parte agraviada reciba « una suma igual a la pérdida », por cuanto el vendedor no necesita probar que el retardo en el pago le ha ocasionado pérdidas. Para los fines de la evaluación de los daños y perjuicios, se supone que una parte a quien no se pague al vencimiento de la obligación, pierde una suma equivalente al interés que habría debido pagar si hubiese prestado una suma igual a la que está en mora. Por esa razón, el interés debido se mide en relación con el tipo vigente en el país en que el vendedor tiene su establecimiento. Cuando el vendedor tiene establecimientos en más de un Estado, el inciso *a* del artículo 6 dispone que el establecimiento correspondiente es el que está en una relación más estrecha con el contrato y su ejecución.

3. El echo de que el comprador deba pagar el tipo más alto entre el tipo oficial de descuento más el 1 % y el tipo aplicado a los créditos comerciales a corto plazo no garantizados, asegura que el comprador tendrá poco o ningún incentivo para retardar el pago a fin de aprovecharse de un tipo de interés que sea inferior al tipo al cual él debía haber tomado a préstamo. La coexistencia

* Austria y Ghana expresaron reservas respecto de este artículo.

[96] La misma norma se aplica cuando el vendedor está obligado a restituir el precio en cumplimiento del párrafo 1 del artículo 54.

de ambas variantes asegura también que se dispondrá de una fórmula para el cómputo de los intereses en los países en que no haya un tipo oficial de descuento.

4. La fórmula del tipo de interés establecida en el artículo 58 está a disposición del vendedor « en todo caso ». Esto aclara que el vendedor, con arreglo al artículo 55, puede reclamar cualquier otra pérdida superior a la pérdida de intereses toda vez que pueda demostrar que esa pérdida le fue ocasionada por el retardo en el pago del precio.

Artículo 59

La parte que invoca la violación del contrato debe adoptar las medidas que sean razonables, atendidas las circunstancias del caso, para disminuir la pérdida resultante de la violación, incluido el lucro cesante. Si no adopta tales medidas, la otra parte puede pedir que se reduzca la indemnización por daños y perjuicios en la cantidad en que debería haberse disminuido la pérdida.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 88 de la LUCI.

COMENTARIO

1. En el artículo 59 se exige que la parte que invoque el incumplimiento del contrato adopte las medidas que sean razonables en las circunstancias del caso para disminuir la pérdida resultante del incumplimiento, incluido el lucro cesante.

2. El artículo 59 es uno de los diversos artículos que contemplan una obligación de la parte lesionada con respecto a la parte transgresora [97]. En este caso, el deber que recae sobre la parte lesionada consiste en la obligación de adoptar medidas para disminuir el daño que sufrirá de resultas del incumplimiento del contrato, con el fin de disminuir los daños y perjuicios que reclamará en virtud del inciso *b* del párrafo 1 del artículo 26 o del inciso *b* del párrafo 1 del artículo 42. « 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 ».

3. Se advertirá que el artículo 59 se aplica únicamente a la obligación de la parte lesionada o disminuir su propia pérdida. No se requiere que elija el sistema menos costoso para la parte transgresora o la fórmula prevista en los artículos 55, 56 ó 57 para determinar los daños y perjuicios, cosa que reduciría al mínimo la cuantía de los daños [98]. Si pudieran aplicarse a un incumplimiento de contrato dos o más sistemas o fórmulas para calcular los daños y perjuicios, la parte lesionada podría elegir la que le resultara más beneficiosa. Sin embargo, se advertirá que la parte lesionada únicamente podrá exigir la entrega de mercaderías sustitutivas o, en la mayor parte de los casos, declarar resuelto el contrato, con la subsiguiente elección de la fórmula de determinación de daños y perjuicios, si ha habido una transgresión esencial del contrato [99].

4. El deber de disminuir las pérdidas se aplica tanto al incumplimiento previsible del contrato que contempla el artículo 49, como al incumplimiento de una obligación exigible en ese momento. Si resulta claro que una de las partes cometerá una transgresión esencial del contrato, la otra parte no puede esperar a la fecha de ejecución del contrato antes de declararlo resuelto y debe adoptar las medidas necesarias para disminuir la pérdida resultante del incumplimiento, efectuando una compra de resguardo, revendiendo las mercaderías o sirviéndose de otros medios. La utilización del procedimiento establecido del artículo 47, cuando sea aplicable, constituiría una medida razonable aun cuando pudiera retrasar la resolución del contrato y la compra de resguardo, la reventa de las mercaderías o cualquier otro sistema más allá de la fecha en la que de otro modo habrían debido aplicarse estas medidas.

Ejemplo 59A : En el contrato se estipulaba que el Vendedor debía entregar 100 máquinas herramientas el 1.º de diciembre a un precio total de 50.000 dólares. El 1.º de julio el Vendedor escribió al Comprador y le dijo que, debido al aumento de los precios, que indudablemente continuaría produciéndose durante el resto del año, no entregaría las máquinas herramientas a menos que el Comprador conviniese en pagar 60.000 dólares. El comprador respondió que insistiría en que el Vendedor entregase las máquinas herramientas al precio contractual de 50.000 dólares. El 1.º de julio y durante un tiempo posterior razonable, el precio al que el Comprador podía haber contratado con otro vendedor la entrega el 1.º de diciembre era de 56.000 dólares. El 1.º de diciembre el Comprador hizo una compra de resguardo por 61.000 dólares para entrega el 1.º de marzo. Debido al retraso en la recepción de las máquinas herramientas, el Comprador sufrió una pérdida adicional de 3.000 dólares.

En este ejemplo, el Comprador se ve limitado a recuperar 6.000 dólares en daños y perjuicios, es decir, la cuantía de la pérdida que habría sufrido si hubiera hecho la compra de resguardo el 1.º de julio o en un momento posterior razonable, en lugar de 14.000 dólares, la suma total de la pérdida que experimentó por esperar al 1.º de diciembre para hacer la compra de resguardo.

Ejemplo 59B : Inmediatamente después de recibir la carta del Vendedor del 1.º de julio citada en el ejemplo 59A y amparándose en el artículo 47, el Comprador pidió al Vendedor garantías adecuadas de que cumpliría lo estipulado en el contrato, como estaba previsto, el 1.º de diciembre. El Vendedor no prestó las garantías en el plazo razonable fijado por el Comprador. Sin pérdida de tiempo, el Comprador hizo una compra de resguardo al precio vigente en aquel momento, es decir, 57.000 dólares. En este caso, el Comprador puede recuperar 7.000 dólares por concepto de daños y perjuicios, en lugar de 6.000, como sucedía en el ejemplo 59A.

[97] Con arreglo a los artículos 60 a 63, la parte en cuyo poder obran las mercaderías tiene el deber, en determinadas circunstancias, de preservar estas mercaderías y venderlas en beneficio de la parte que ha incumplido el contrato, si bien recaerá sobre ésta el riesgo de pérdida.

[98] Véase el párrafo 9 del comentario al artículo 27.

[99] En los artículos 27, párrafo 2, 30, párrafo 1, 32, 45, párrafo 1, 47, párrafo 3, 48 y 49 se prevé la entrega de mercaderías sustitutivas o la resolución del contrato. La parte que ha declarado resuelto el contrato puede calcular los daños y perjuicios sufridos con arreglo a lo dispuesto en los artículos 55, 56 ó 57, a su elección.

SECCIÓN V. CONSERVACIÓN DE LA COSA

Artículo 60

Si el comprador se retrasa en hacer la recepción de la cosa y el vendedor está en posesión de ella, o, sin estarlo, puede controlar su disposición, éste debe tomar las medidas que sean razonables para conservarla, atendidas las circunstancias. Tiene derecho a retenerla hasta que haya sido indemnizado por el comprador de los gastos razonables en que haya incurrido.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 91 de la LUCI.

COMENTARIO

Si el comprador se retrasa en hacer la recepción de la cosa y el vendedor está en posesión de ella, o puede controlar la disposición de la cosa que está en posesión de un tercero, es propio que el vendedor pueda « retenerla ... hasta que haya sido indemnizado por el comprador de los gastos razonables en que haya incurrido », según dispone el artículo 60.

Ejemplo 60A : El contrato disponía que el Comprador debía recibir la cosa [100] en el almacén del Vendedor durante el mes de octubre. El Vendedor efectuó la entrega el 1.º de octubre poniendo la cosa a disposición del Comprador [101]. El 1.º de noviembre, día en que el Comprador se colocaba en transgresión de su obligación de recibir la cosa y día en que los riesgos se transmitían al Comprador [102], el Vendedor trasladó la cosa a una parte del depósito menos adecuada para su almacenamiento. El 15 de noviembre, el Comprador procedió a la recepción de la cosa y en esa fecha la cosa estaba dañada por inadecuación de la parte del almacén a que había sido transladada. Pese a que los riesgos de la pérdida se habían transmitido al Comprador el 1.º de noviembre, el Vendedor era responsable por los daños que había experimentado la cosa entre el 1.º de noviembre y el 15 de noviembre, a causa de la transgresión de su obligación de conservarla.

Ejemplo 60B : El contrato requería la entrega según la cláusula CIF. El Comprador desatendió indebidamente la letra de cambio cuando se le presentó. En consecuencia, no se entregaron al Comprador el conocimiento de embarque ni otros documentos relativos a la cosa. El artículo 60 dispone que en ese caso el Vendedor, que está en condiciones de disponer de la cosa mediante su posesión del conocimiento de embarque, está obligado a conservar la cosa cuando se la descarga en el puerto de destino [103].

Artículo 61

1) Si la cosa ha sido recibida por el comprador y éste pretende rechazarla, debe tomar las medidas razonables, atendidas las circunstancias, para asegurar su conservación. Puede retenerla hasta que haya sido indemnizado por el vendedor de los gastos en que haya incurrido, que sean razonables.

2) Si la cosa expedida al comprador ha sido puesta a su disposición en el lugar de destino y ejerce el derecho de rechazarla, debe tomar posesión de ella por cuenta del vendedor, siempre que pueda hacerlo sin pago del precio y sin mayores inconvenientes ni gastos apreciables. Esta disposición no se aplica cuando el vendedor o una persona facultada para hacerse cargo de la cosa esté presente en el lugar de destino.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 92 de la LUCI.

COMENTARIO

1. El artículo 61 establece la obligación del comprador de conservar la cosa que se propone rechazar.

2. El párrafo 1 dispone que si la cosa ha sido recibida por el comprador y éste pretende rechazarla, debe tomar las medidas razonables para asegurar su conservación. El comprador puede retener la cosa hasta que haya sido indemnizado por el vendedor de los gastos razonables que haya hecho.

3. El párrafo 2 dispone lo mismo cuando la cosa haya sido expedida al comprador y puesta a su disposición en su lugar de destino y él quiera rechazarla [104]. Sin embargo, como el comprador no tiene la posesión material de la cosa en el momento en que ejerce su derecho a rechazarla, no resulta tan claro que deba exigírsele que tome posesión de ella por cuenta del vendedor. Por lo tanto, el párrafo 2 señala que debe tomar posesión sólo « siempre que pueda hacerlo sin pago del precio y sin mayores inconvenientes ni gastos apreciables » y sólo cuando el vendedor u otra persona facultada a hacerse cargo de la cosa no estuviesen presentes en el lugar de destino.

4. El párrafo 2 sólo es aplicable si la cosa expedida al comprador ha sido « puesta a su disposición en el lugar de destino ». Por consiguiente, el comprador está obligado a tomar posesión de la cosa sólo si ésta ha llegado físicamente el lugar de destino antes de que se produjese su rechazo. No está obligado a tomar posesión de la cosa con arreglo al párrafo 2 si antes de la llegada de la cosa rechaza los documentos de embarque que indican que la cosa no se atiene al contrato.

Ejemplo 61A : Después de que el Comprador recibió la cosa, la rechazó por falta de conformidad con el contrato. El Comprador está obligado por el párrafo 1 de artículo 62 a conservar la cosa en beneficio del vendedor.

Ejemplo 61B : La cosa se envió al Comprador por ferrocarril. Antes de tomar posesión de ella, al examinar la cosa, el Comprador descubrió que había una transgresión esencial del contrato en cuanto a su calidad. Aun cuando el Comprador tiene derecho a resolver el contrato según el inciso *a* del párrafo 1 del artículo 30 *a*, está

[100] La obligación del comprador de proceder a la recepción se enuncia en el artículo 41.

[101] Véanse los incisos *b* y *c* del artículo 15.

[102] Párrafo 2 del artículo 66.

[103] Compárese con el ejemplo 61C.

[104] El párrafo 2 establece que el comprador « debe tomar posesión de [la cosa] por cuenta del vendedor ». Una vez tomada la posesión surge la obligación de preservar la cosa que estipula el párrafo 1.

obligado en virtud del párrafo 2 del artículo 61 a tomar posesión de la cosa y a conservarla, con tal de que esto pueda hacerse sin pago del precio y sin mayores inconvenientes ni gastos apreciables y siempre que ni el vendedor ni otra persona facultada a tomar posesión de la cosa por su cuenta no estén presentes en el lugar de destino.

Ejemplo 61C : El contrato requería la entrega según la cláusula CIF. Cuando se presentó al Comprador la letra de cambio, él la desatendió porque los documentos adjuntos no se ajustaban al contrato de compraventa. En este caso, el Comprador no está obligado a tomar posesión de la cosa, por dos razones. Si la cosa no ha llegado y no ha sido puesta a su disposición en el lugar de destino en el momento en que el Comprador desatiende la letra de cambio, no se aplican en absoluto las disposiciones del párrafo 2 del artículo 61. Aun cuando fuera a aplicarse el párrafo 2 del artículo 61, porque el Comprador podía tomar posesión de la cosa sólo mediante el pago de la letra de cambio, no estaría obligado por el párrafo 2 del artículo 61 a tomar posesión de la cosa ni a conservarla [105].

Artículo 62

La parte a la que incumbe la conservación de la cosa puede depositarla en los almacenes de un tercero a costa de la otra parte, siempre que los gastos en que se incurra sean razonables.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 93 de la LUCI.

COMENTARIO

El artículo 62 permite a la parte a la que incumbe la conservación de la cosa cumplir su obligación depositándola en los almacenes de un tercero. El almacén debe ser adecuado para las mercaderías del tipo de que se trate, los gastos de almacenamiento deben ser razonables.

Artículo 63

1) La parte que tiene la obligación de conservar la cosa de conformidad con los artículos 60 ó 61, puede venderla por cualquier medio apropiado, si la otra parte ha retardado sin razón la toma de posesión de la cosa, o su devolución, o el pago de los gastos de conservación, y ha notificado su intención de vender.

2) Si la cosa está expuesta a una pérdida o a un deterioro rápido, o si su conservación acarrea gastos excesivos, la parte a la que incumbe la conservación de la cosa de conformidad con los artículos 60 ó 61 está obligada a esforzarse razonablemente por venderla. En la medida de lo posible, debe notificar su intención de vender.

3) La parte que vende la cosa tiene derecho a retener del producto de la venta un monto igual a los gastos razonables de su conservación y de su venta. Está obligada a acreditar el saldo a la otra parte.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículos 94 y 95 de la LUCI.

[105] Compárese con el ejemplo 60B.

COMENTARIO

1. El artículo 63 establece el derecho a vender la cosa que tiene la parte que está obligada a conservarla.

Derecho de vender, párrafo 1

2. Conforme al párrafo 1, el derecho de vender la cosa surge cuando la otra parte ha incurrido en un retardo irrazonable para la toma de posesión de la cosa, o para su devolución, o para el pago de los gastos de conservación.

3. La venta puede efectuarse « por cualquier medio apropiado » si se ha notificado la intención de vender. La convención no especifica cuáles son los medios apropiados ya que las condiciones varían en los distintos países. Para determinar si los medios utilizados son apropiados, deberían tenerse en cuenta los medios requeridos para las ventas efectuadas en circunstancias análogas según el derecho del país en que se efectúe la venta.

4. El derecho del Estado, incluidas las normas de derecho internacional privado, en que se efectúa la venta con arreglo al presente artículo determinará si la venta confiere título válido al comprador en caso de que la parte que venda la cosa no haya cumplido los requisitos de este artículo [106].

Cosa expuesta a pérdida, párrafo 2

5. De conformidad con el párrafo 2 la parte que está obligada a conservar la cosa debe esforzarse razonablemente para venderla si : 1) la cosa está expuesta a una pérdida o deterioro rápido, o 2) si su conservación acarrea gastos excesivos.

6. El ejemplo más evidente de cosa que debe venderse de ser posible por estar sujeta a una pérdida o a un deterioro rápido son las frutas y verduras frescas. Ahora bien, el concepto de « pérdida » no se limita al deterioro físico o a la pérdida de la cosa, sino que incluye situaciones en que existe la amenaza de que la cosa disminuya rápidamente de valor debido a los cambios del mercado.

7. El párrafo 2 requiere solamente que se realicen esfuerzos razonables para vender la cosa. Ello es así porque la cosa expuesta a una pérdida o a un deterioro rápido puede ser difícil o imposible de vender. De manera parecida, la obligación de notificar la intención de vender existe solamente en la medida en que dicha notificación es posible. Si la cosa está deteriorándose rápidamente, es posible que no haya tiempo suficiente para dar una notificación previa a la venta.

8. Si la parte obligada a vender la cosa con arreglo a este artículo no lo hace, responderá de cualquiera pérdida o deterioro producidos por su omisión.

Derecho a reembolso, párrafo 3

9. La parte que vende la cosa puede reembolsarse con el producto de la venta todos los gastos razonables de su conservación y su venta. Debe acreditar el saldo a la otra parte. Si la parte que vende la cosa tiene otras reclamaciones dimanadas del contrato o de su violación, puede tener derecho, conforme al derecho nacional aplicable, a diferir el envío del saldo hasta que se liquiden esas reclamaciones.

[106] Artículo 7.

CAPÍTULO VI. TRANSMISIÓN DE LOS RIESGOS

Artículo 64

Si los riesgos han sido transmitidos al comprador, éste tiene la obligación de pagar el precio, pese a la pérdida o deterioro de la cosa, a menos que estas circunstancias se deban a un acto del vendedor.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículo 96 de la LUCI.

COMENTARIO

1. El artículo 64 es la primera disposición en la convención que regula la transmisión del riesgo de la pérdida.

2. La cuestión de si es el comprador o el vendedor quien debe soportar el riesgo de la pérdida es uno de los problemas más importantes que han de resolverse en las normas relativas a la compraventa. Si bien muchos tipos de pérdida estarán cubiertos por una póliza de seguro, las normas que imputan el riesgo de la pérdida al comprador o al vendedor determinan en cuál de las partes recae la carga de presentar una demanda contra el asegurador o de esperar la liquidación con el consiguiente menoscabo de los activos ordinarios, así como la responsabilidad del salvamento de mercancías deterioradas. Cuando no hay seguro o éste es insuficiente, la imputación del riesgo asume aún mayor importancia.

3. Evidentemente, muchas veces el riesgo de la pérdida quedará determinado en el contrato. En particular, los términos comerciales tales como FOB, CIF y C & F pueden especificar el momento en que el riesgo de la pérdida pasa del vendedor al comprador [107]. Cuando el contrato establezca normas para la determinación del riesgo de la pérdida mediante el empleo de términos comerciales, o de otra forma, tales normas prevalecerán sobre las que establece la presente convención [108].

4. El artículo 64 enuncia la consecuencia principal de la transmisión del riesgo. Una vez que el riesgo ha recaído en el comprador, éste debe pagar el precio de la cosa a pesar de la pérdida o el deterioro ulteriores de ésta. Esta es la antítesis de la norma enunciada en el artículo 20 de que « el vendedor es responsable ... de cualquier falta de conformidad existente en el momento de la transmisión de los riesgos al comprador ».

5. La obligación del comprador de pagar el precio una vez transmitido el riesgo a pesar de la pérdida o deterioro de la cosa está sujeta a la condición de que la pérdida o deterioro no se deban « a un acto del vendedor ». La pérdida o el deterioro se deben a un acto del vendedor si son consecuencia de un vicio existente al tiempo en que se transmitió el riesgo, incluso si se trataba de un vicio oculto.

6. Análogamente, el comprador puede exonerarse del pago del precio si la pérdida o el deterioro ocurrieron a pesar de una garantía expresa del vendedor.

Artículo 65

1) Si el contrato de compraventa implica el transporte de la cosa y el vendedor no está obligado a entregarla en un punto determinado, los riesgos se traspasan al comprador en el momento de la entrega de la cosa al primer porteador para su transmisión al comprador.

2) Si en el momento de la celebración del contrato la cosa está ya en tránsito los riesgos se transmiten en el momento en que la cosa se entrega al primer porteador. Sin embargo, los riesgos de pérdida de la cosa vendida en tránsito no se transmiten al comprador si en el momento de la celebrción del contrato el vendedor sabía o debía saber que la cosa había perecido o se había deteriorado, a menos que haya revelado tal circunstancia al comprador.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Párrafo 2 del artículo 19, párrafo 1 del artículo 97 y artículos 99 y 100 de la LUCI.

COMENTARIO

1. El artículo 65 regula la transmisión del riesgo de la pérdida cuando el contrato de compraventa implica el transporte de la cosa o cuando la cosa ya está en tránsito en el momento de la compraventa [109].

Caso en que el contrato entraña el transporte de la cosa, párrafo 1

2. Si el contrato de compraventa implica el transporte de la cosa y el vendedor no está obligado a entregarle en un punto determinado, el riesgo de la pérdida se transmite en el momento de la dación de la cosa al primer porteador. El contrato de compraventa implica el transporte de la cosa si el vendedor debe enviar la cosa al comprador o está autorizado para ello. Se produce la entrega de la cosa al porteador en el momento en que éste entra en posesión física de ella, esté o no a bordo del buque en que se la enviará al comprador.

3. No obstante, dado que en un contrato sobre buque la obligación del vendedor consiste en entregar la cosa al comprador en un destino particular, por ejemplo, el puerto de destino designado en el contrato, el riesgo por la pérdida en dicho contrato no se traspasa de conformidad con el párrafo 1 del artículo 65 sino de conformidad con el párrafo 1 del artículo 66.

4. Si dos o más porteadores han de transportar la cosa, « los riesgos se traspasan al comprador en el momento de la entrega de la cosa al primer porteador para su transmisión al comprador ». Por lo tanto, si se

[107] Por ejemplo, en los Incoterms 1953, FOB, A4 y B2; CIF, A6 y B3; C & F, A4 y B2 se estipula que el vendedor asume el riesgo hasta el momento en que las mercancías hayan sobrepasado la borda del buque, momento a partir del cual el riesgo recae en el comprador.

El uso de estos términos en un contrato sin hacer referencia específica a los Incoterms o a otra definición similar y sin que haya una disposición contractual determinada respecto del momento en que se transmite el riesgo, puede en todo caso ser suficiente para indicar ese momento si el tribunal ordinario o arbitral determina la existencia de una costumbre. Véase el párrafo 6 del comentario del artículo 8.

[108] Artículo 5.

[109] El artículo 67 afecta la aplicación del artículo 65 si se ha producido una transgresión esencial del contrato.

envía la cosa por ferrocarril o camión de un punto del interior hasta un puerto en que se la carga a bordo del buque, el riesgo de la pérdida se transmite cuando se entrega la cosa a la empresa de transporte terrestre o de ferrocarriles.

5. Es importante señalar que la cosa debe ser entregada al primer porteador « para su transmisión al comprador ». En algunos casos, la cosa puede ser entregada con el propósito de ejecutar un contrato de compraventa, sin que por ello se la transmita aún al comprador. Por ejemplo, si un vendedor expide 10.000 toneladas de trigo a granel para cumplir sus obligaciones de entregar 5.000 toneladas a un comprador y 5.000 toneladas a otro, la cosa no habrá sido entregada « para su transmisión al comprador ». Por lo tanto, el párrafo 1 del artículo 65 no se aplicará y el riesgo habrá de transmitirse al comprador conforme al párrafo 1 del artículo 66 « a partir del momento en que la cosa ha sido puesta a sudisposición y retirada por él », por ejemplo, luego de la llegada de la cosa al lugar de destino. Ello modificaría la norma que rige en algunos sistemas jurídicos de que el riesgo se transmitirá conjuntamente a los dos compradores en el momento del embarque y de que éstos habrán de compartir a prorrata toda pérdida sufrida.

Mercancías en tránsito, párrafo 2

6. Si la cosa estaba en tránsito en el momento de celebrarse el contrato de compraventa, se considera que el riesgo de la pérdida se transmitió retroactivamente en el momento en que se entregó la cosa al [primer] porteador, al igual que en el párrafo 1. Esta norma de que el riesgo de la cosa se transmitirá antes de los celebración del contrato obedece a consideraciones de índole meramente práctica. Normalmente, sería difícil, e incluso imposible, determinar en qué momento preciso se produjo efectivamente el deterioro que, según se sabe, ocurrió durante el transporte de la cosa. Resulta más simple considerar que el riesgo de la pérdida se transmitió en el momento en que se conocía el estado de la cosa. Además, por lo general, será más conveniente para el comprador, que está en posesión física de la cosa, en el momento que se descubre la pérdida o daño presentar la demanda contra el porteador y la empresa aseguradora.

7. Esta norma de transmisión retroactiva del riesgo de la pérdida no se aplica « si el vendedor [en el momento de la celebración del contrato] sabía o debía saber que la cosa había perecido o se había deteriorado ... a menos que haya revelado tal circunstancia al comprador ».

Artículo 66

1) En los casos no comprendidos en el artículo 65, los riesgos se transmiten al comprador a partir del momento en que la cosa ha sido puesta a su disposición y retirada por él.

2) Si la cosa ha sido puesta a disposición del comprador, pero no ha sido retirada por él, o lo ha sido con retraso, y ello constituye una transgresión del contrato, los riesgos se transmiten al comprador a partir del último momento en que podía haber retirado la cosa sin cometer una transgresión del contrato. Si el contrato se refiere a la compraventa de una cosa aún por determinar, no se considera que la cosa ha sido puesta a disposición del comprador hasta que ha sido claramente determinada a los efectos del contrato.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Artículos 97 y 98 de la LUCI.

COMENTARIO

El riesgo de la pérdida en los casos no regulados en el artículo 65, párrafo 1

1. El párrafo 1 del artículo 66 regula el riesgo de la pérdida en todos los casos que no se aplica el artículo 67 [110]. En esos casos, « los riesgos se transmiten al comprador a partir del momento en que la cosa ha sido puesta a su disposición y retirada por él ».

2. Para que el riesgo se transmita con arreglo al párrafo 1 del artículo 66, el comprador debe retirar la cosa. Se retira la cosa cuando el comprador toma posesión física de ella o, si la cosa está en manos de un tercero, cuando se ha producido el acto necesario para que el tercero responda ante el comprador. Este acto incluye la dación de un documento negociable (por ejemplo, un recibo negociable de almacén de depósito) o el reconocimiento por parté del tercero de que tiene la cosa para el comprador.

Caso en que el comprador, indebidamente, no ha retirado la cosa, párrafo 2

3. Puesto que el párrafo 1 del artículo 66 hace recaer el riesgo de pérdida en el comprador sólo cuando éste ha retirado la cosa, se explica el párrafo 2 del artículo 66 por la necesidad de prever la situación en que se pone la cosa a disposición del comprador pero éste, indebidamente, no la retira. El párrafo 2 del artículo 66 estipula que, en ese caso, « los riesgos se transmiten al comprador a partir del último momento en que podía haber retirado la cosa sin cometer una transgresión del contrato ».

4. A continuación, el párrafo 2 del artículo 66 especifica que el riesgo de la pérdida de una cosa no determinada en el contrato en el momento de su celebración no se transmite hasta que la cosa haya sido claramente determinada a los efectos del contrato y se haya comunicado tal determinación al comprador. Esta norma obedece al propósito de velar por que el vendedor no pueda determinar a los efectos del contrato una cosa deteriorada una vez transmitido el riesgo de la pérdida con arreglo al párrafo 1 del artículo 66. Debe señalarse que el párrafo 2 del artículo 66 no se aplica a los contratos que implican el transporte de mercaderías. Para la regla relativa a dichos contratos, véase el párrafo 1 del artículo 16 y su comentario.

Ejemplo 66A : El Comprador debía recibir 100 cajas de transistores en el almacén del Vendedor durante el mes de julio. El 1.º de julio, el Vendedor marcó 100 cajas con el nombre del Comprador y las colocó en la porción del almacén reservada a las mercaderías listas para su retiro o expedición. El 20 de julio, el Comprador se hizo

[110] El artículo 67 afecta a la aplicación del artículo 66 si se ha producido una transgresión esencial del contrato.

cargo de las 100 cajas. Por consiguiente, el riesgo de la pérdida pasó al Comprador el 20 de julio, al tiempo en que procedió a la recepción de la cosa.

Ejemplo 66B : En el contrato descrito en el ejemplo 66A el Comprador no procedió a la recepción de las 100 cajas hasta el 10 de agosto. El riesgo de la pérdida le fue traspasado al cierre de la operación el 31 de julio, último día en que podría haber recibido la cosa sin cometer una transgresión del contrato.

Ejemplo 66C : Aunque en el contrato descrito en el ejemplo 66A el Vendedor debió haber puesto a disposición del Comprador las 100 cajas durante todo el mes de julio, no marcó ninguna caja con el nombre del Comprador ni las identificó de otra manera en relación con el contrato hasta el 15 de septiembre. El Comprador recibió la cosa el 20 de septiembre, esto es dentro de un plazo razonable después de haber sido notificado de que la cosa estaba a su disposición. El riesgo por la pérdida fue traspasado al Comprador el 20 de septiembre, momento en que el Comprador procedió a la recepción de la cosa. Este resultado, y no el previsto en el ejemplo 66B, se produce porque el Comprador no transgredió el contrato al no recibir antes del 20 de septiembre.

Artículo 67

Si el vendedor ha cometido una transgresión esencial del contrato, las disposiciones de los artículos 65 y 66 no perjudican los derechos que asisten al comprador como consecuencia de esa transgresión.

LEY UNIFORME ANTERIOR

Párrafo 2 del artículo 97 de la LUCI.

COMENTARIO

1. El artículo 67 establece que el traspaso del riesgo de la pérdida de conformidad con los artículos 65 y 66 no perjudica los recursos de que dispone el comprador, que dimanan de una transgresión esencial del contrato por el vendedor.

2. El significado primario del artículo 67 reside en que el comprador puede insistir en la entrega de mercaderías sustitutivas de conformidad con los artículos 27 ó 28, o declarar resuelto el contrato con arreglo a los incisos *a* o *b* del párrafo 1 del artículo 30 aunque la cosa hubiese perecido o se hubiese deteriorado luego del traspaso del riesgo de la pérdida según disponen los artículos 65 ó 66. A este respecto, el artículo 67 constituye una excepción al párrafo 1 del artículo 52 así como a los artículos 65 y 66 ya que, sin perjuicio de las tres excepciones enumeradas en el párrafo 2 del artículo 52, « el comprador pierde 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 sustancialmente en el estado en que la haya recibido ».

3. El artículo 67 debe interpretarse atendiendo al artículo 23 y al párrafo 2 del artículo 30, puesto que en algunos ejemplos el comprador perderá su derecho de declarar resuelto el contrato o de exigir al vendedor que entregue una cosa sustitutiva por no haber actuado dentro del plazo requerido por estos artículos.

Ejemplo 67A : El contrato era el mismo que en el ejemplo 66A. El Comprador debía recibir 100 cajas de transistores en el almacén del Vendedor en el mes de julio. El 1.º de julio el Vendedor marcó 100 cajas con el nombre del Comprador y las colocó en la porción del almacén reservada para retiro o embarque. El 20 de julio, el Comprador procedió a la recepción de las 100 cajas, momento en que pagó el precio. Por consiguiente, de conformidad con el párrafo 1 del artículo 66, el riesgo de la pérdida se transmitió al Comprador el 20 de julio.

El 21 de julio, antes de que el Comprador pudiera realizar el examen requerido de conformidad con el artículo 22, un incendio destruyó 50 cajas. Al examinar el comprador el contenido de las 50 cajas restantes, pudo comprobar que los transistores no se conformaban al contrato y que esa falta de conformidad constituía una transgresión esencial del mismo.

A pesar de que el Comprador no podía devolver las 100 cajas debido al incendio sucedido después del traspaso del riesgo de la pérdida, el Comprador podía resolver el contrato y recuperar el precio que había pagado.

Ejemplo 67B : Los hechos son los mismos que en el ejemplo 67A, salvo que el Comprador no examina las 50 cajas restantes de transistores hasta seis meses después de haberlas recibido. En este caso, es probable que no pueda declarar resuelto el contrato ya que tal vez se considere que, según lo dispone el párrafo 1 del artículo 23, no ha denunciado la falta de conformidad « dentro de un plazo razonable a partir del momento en que ... debería haberla descubierto » y que, con arreglo al inciso *b* del párrafo 2 del artículo 30, no ha declarado resuelto el contrato « dentro de un plazo razonable ... después del momento en que haya descubierto o debería haber descubierto esa transgresión ».

Ejemplo 67C : Cumpliendo parcialmente con sus obligaciones contractuales del ejemplo 67A, el 1.º de julio el Vendedor identificó en relación con el contrato 50 cajas de transistores en vez de las 100 que estipulaba dicho contrato.

El 5 de agosto, antes de que el Comprador procediese a la recepción de la cosa, un incendio destruyó las 50 cajas en el depósito del Vendedor. Si bien el riesgo de la pérdida respecto de las 50 cajas se había transmitido al Comprador al cierre de la operación el 31 julio [111], si la identificación en relación con el contrato de 50 cajas en lugar de 100 constituyera una transgresión esencial del mismo, el Comprador seguiría facultado para declarar resuelto el contrato de conformidad con el artículo 67. No obstante, debería hacerlo « dentro de un plazo razonable ... después del momento en que haya descubierto o debería haber descubierto » la deficiencia so pena de perder el derecho de declarar resuelto el contrato en virtud del inciso *b* del párrafo 2 del artículo 30.

Ejemplo 67D : Si bien en el contrato descrito en el ejemplo 67A el Vendedor debía haber tenido en todo momento a disposición del Comprador 100 cajas durante el mes de julio, hasta el 15 de septiembre el Vendedor no marcó ninguna caja con el nombre del Comprador

[111] Véase ejemplo 66B.

ni las identificó de otra manera en relación con el contrato. El Comprador procedió a la recepción de la cosa el 20 de septiembre. Como se expresa en el ejemplo 66C, el riesgo de la pérdida se transmitió al Comprador el 20 de septiembre, fecha en que éste recibió la cosa.

El 23 de septiembre la cosa fue dañada sin culpa del Comprador. Si la demora del Vendedor en poner la cosa a disposición del Comprador significase una transgresión esencial, el artículo 67 dispone que el daño sobre la cosa posterior al traspaso del riesgo de la pérdida no prohíbe al Comprador que declare resuelto el contrato. No obstante, conforme al inciso *a* del párrafo 2 del artículo 30 es dable suponer que una vez que el Comprador ha procedido a la recepción de la cosa retirándola del almacén del Vendedor, ha perdido el derecho de declarar resuelto el contrato por no haberlo hecho « dentro de un plazo razonable ... después [de haber] sabido que se ha efectuado la entrega ».

Ejemplo 67E : El contrato era similar al del ejemplo 67A, excepto que el Vendedor debía embarcar la cosa en términos FOB durante el mes de julio. La cosa se embarcó con demora el 15 de septiembre. De conformidad con el párrafo 1 del artículo 65, el riesgo por la pérdida se traspasó al 15 de septiembre.

El 17 de septiembre, la cosa sufrió un deterioro en tránsito. El 19 de septiembre se comunicó al Comprador tanto el hecho de que la cosa había sido embarcada el 15 de septiembre como el deterioro sufrido el 17 de septiembre. Conforme a estos hechos, si la entrega tardía constituyese una transgresión esencial, el Comprador podría resolver el contrato si lo hiciere « dentro de un plazo razonable ... después de que haya sabido que se ha efectuado la entrega » [112] plazo que sería indudablemente muy breve en atención a las circunstancias.

[112] Inciso *a* del párrafo 2 del artículo 30.

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

Título o descripción	*Signatura del documento*
Proyecto de comentario al proyecto de convención sobre la compraventa internacional de mercaderías : nota del Secretario General	A/CN.9/WG.2/ WP.22
Programa provisional y anotaciones	A/CN.9/WG.2/ WP.24
Observaciones y propuestas del representante de Noruega acerca de las disposiciones del proyecto de convención sobre la compraventa internacional de mercaderías aprobadas o aplazadas para examen ulterior por el Grupo de Trabajo en sus seis primeros períodos de sesiones . . .	A/CN.9/WG.2/ WP.25
Informe del Grupo de Redacción — Parte I. Disposiciones de fondo, Capítulo I. Ambito de aplicación	A/CN.9/WG.2/VII/ CRP.1 y Add.1 a 8
Proyecto de informe del Grupo de trabajo, Ginebra, 5 a 16 de enero de 1976	A/CN.9/WG.2/VII/ CRP.2 y Add.1 y 2

II.—PAGOS INTERNACIONALES

1. Informe del Grupo de Trabajo sobre títulos negociables internacionales acerca de la labor realizada en su cuarto período de sesiones (Nueva York, 2 a 12 de febrero de 1976) (A/CN.9/117)

ÍNDICE

	Párrafos
INTRODUCCIÓN	1–7
DELIBERACIONES Y CONCLUSIONES	8–116
A. Prescripción de acciones (artículo 79)	11–30
B. Títulos perdidos (artículos 80 a 86)	31–58
C. Esfera de aplicación; formato (artículos 1 a 3)	59–79
D. Interpretación (artículos 4 a 11)	80–116
1. Generalidades	80–87
2. Interpretación de los requisitos de forma	88–111
3. Modo de completar un título inacabado	112–116
LABOR FUTURA	117–118

Introducción

1. De acuerdo con las decisiones adoptadas por la Comisión de la 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 el citado proyecto de ley uniforme se presentara al Grupo de Trabajo y encomendó al Grupo 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. El segundo período de sesiones del Grupo de Trabajo se celebró en Nueva York en enero de 1974. En ese período de sesiones, el Grupo de Trabajo continuó el examen de los artículos del proyecto de ley uniforme relativos a los derechos y obligaciones de los firmantes (arts. 41 a 45) y examinó los artículos referentes a la presentación, falta de aceptación o de pago y recursos, incluso los efectos jurídicos del protesto y de la notificación de la falta de aceptación o de pago (arts. 46 a 62) [4].

4. El tercer período de sesiones se celebró en Ginebra en enero de 1975. En su transcurso, el Grupo de Trabajo prosiguió el examen de los artículos concernientes a la notificación de la falta de aceptación o de pago (arts. 63 a 66). El Grupo examinó también las disposiciones relativas a la suma adeudada al tenedor o a una parte subsidiariamente responsable que paga el título (arts. 67 y 68), y las disposiciones relativas a las circunstancias en que se extingue la responsabilidad de una parte (arts. 69 a 78) [5].

[1] Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su cuarto período de sesiones, *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo sexto período de sesiones, Suplemento N.º 17* (A/8417); CNUDMI, informe sobre el cuarto período de sesiones (1971), 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; 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 N.º 17* (A/8717); CNUDMI, informe sobre el quinto período de sesiones (1972), párr. 61, 2 *c* (*Anuario de la CNUDMI, vol. III : 1972*, primera parte, II, A).

[2] CNUDMI, informe sobre el quinto período de sesiones (1972), 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] 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 (*Anuario de la CNUDMI, vol. V : 1974*, segunda parte, II, 1).

[5] Informe del Grupo de Trabajo sobre títulos negociables internacionales acerca de la labor realizada en su tercer período de sesiones (Ginebra, 6 a 17 de enero de 1975), A/CN.9/99 (*Anuario* de la *CNUDMI, vol. VI : 1975*, segunda parte, II, 1).

5. El Grupo de Trabajo celebró su cuarto período de sesiones en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York, del 2 al 12 de febrero de 1976. El Grupo está integrado por los ocho miembros siguientes de la Comisión : Egipto, los Estados Unidos de América, Francia, India, México, Nigeria, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas. Con excepción de Egipto, todos los miembros del Grupo de Trabajo estuvieron representados. Asistieron también al período de sesiones observadores de los miembros siguientes de la Comisión : Argentina, Austria, Bulgaria, Filipinas, Hungría, Kenya y la República Federal de Alemania, así como observadores del Fondo Monetario Internacional, la Conferencia de La Haya sobre Derecho Internacional Privado, la Cámara de Comercio Internacional y la Federación de Bancos Europeos.

6. El Grupo de Trabajo eligió a las autoridades siguientes :

Presidente : Sr. René Roblot (Francia)

Relator : Sr. Roberto Mantilla-Molina (México)

7. El Grupo de Trabajo tuvo a la vista los siguientes documentos : programa provisional (A/CN.9/WG.IV/WP.5); proyecto de ley uniforme sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales, con comentarios (A/CN.9/WG.IV/WP.2) [6]; proyecto de texto del artículo 79 de la ley uniforme (A/CN.9/WG.IV/CRP.9); informe del Grupo de Trabajo acerca de la labor realizada en su primer período de sesiones (A/CN.9/77) [7]; informe del Grupo de Trabajo acerca de la labor realizada en su segundo período de sesiones (A/CN.9/86) [8]; e informe del Grupo de Trabajo acerca de la labor realizada en su tercer período de sesiones (A/CN.9/99) [9].

Deliberaciones y conclusiones

8. Como en sus períodos de sesiones anteriores, 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.

9. Durante su período de sesiones, el Grupo de Trabajo examinó los artículos 79 a 86 y los artículos 1 a 11 del proyecto de ley uniforme. El Grupo completó así su primera lectura del proyecto de ley uniforme. En los párrafos 11 a 116 del presente informe figura una reseña de las deliberaciones del Grupo y de sus conclusiones.

10. 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.—Prescripción de acciones

Artículo 79

« 1. No podrá ejercerse un derecho de acción derivado de un título

» *a)* Contra el aceptante, el librador o su garante, después de transcurridos cuatro años;

» *b)* Contra un endosante, el girador o su garante, después de pasados dos meses.

En adelante cualquiera de los dos plazos citados se denominará « plazo de prescripción ».

» 2. El plazo de prescripción empezará a correr en la fecha en que surja el derecho de acción.

» 3. *a)* La acción del tenedor contra el aceptante, el librador, un endosante o su garante podrá ejercerse desde la fecha en que se haga el protesto. Si se prescinde del protesto, podrá ejercerse dicha acción desde la fecha en que el título no sea atendido en caso de falta de aceptación o desde la fecha de vencimiento en el caso de falta de pago, salvo en el caso mencionado en el artículo 61, 2, *b*, cuando se podrá ejercer la acción pasados 30 días después del vencimiento o, en el caso de un título pagadero a la vista, pasados 30 días después de la expiración del plazo para la presentación al pago.

» *b)* La acción de un endosante, del librador o del garante de ellos contra el aceptante o su garante podrá ejercerse desde la fecha de recuperación y pago del título.

» *c)* La acción de un endosante o su garante contra un endosante, el librador o el garante de ellos podrá ejercerse desde la fecha de recuperación y pago del título.

» 4. Cuando el titular de la acción realice, antes del vencimiento del plazo de prescripción, cualquier acto que, conforme a la ley de la jurisdicción en la cual la parte responsable tenga su residencia habitual o establecimiento, produzca el efecto de suspender o reiniciar el plazo de prescripción, éste dejará de correr o se reiniciará, según el caso.

» 5. Cuando la parte responsable, antes del vencimiento del plazo de prescripción, realice un acto que, de conformidad con la ley de la jurisdicción en la cual esa parte tenga su residencia habitual o establecimiento, produzca el efecto de un reconocimiento de su responsabilidad en relación con el título, se reiniciará el plazo de prescripción.

» 6. En cualquier caso, el envío, antes del vencimiento del plazo de prescripción, de una notificación por escrito firmada y fechada por el titular de una acción a una parte responsable en la que se indique :

» *a)* Que se envía de conformidad con el artículo 79; y

» *b)* Que se exige el pago;

[6] *Anuario de la CNUDMI, vol. IV : 1973*, segunda parte, II, 2.

[7] *Anuario de la CNUDMI, vol. IV : 1973*, segunda parte, II, 1.

[8] *Anuario de la CNUDMI, vol. V : 1974*, segunda parte, II, 1.

[9] *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, segunda parte, II, 1.

tendrá por efecto la interrupción del plazo de prescripción en favor de la parte responsable desde la fecha en que se haga el envío.

» 7. Cuando por causas ajenas a la voluntad del titular de la acción y que éste no puede ni evitar ni remediar, ese titular no haya podido hacer que el plazo de prescripción cese de correr o se reinicie, tal plazo :

» *a)* En el caso de una acción contra el aceptante o sus garantes, se prorrogará para que no venza antes de transcurridos seis meses a partir de la fecha en la cual las causas de que se trate dejen de existir; o

» *b)* En el caso de una acción contra un endosante, el librador o el garante de ellos, volverá a iniciarse.

» 8. La cesación o la reiniciación del plazo de prescripción sólo surtirá efectos contra la parte respecto de la cual haya cesado de correr. »

11. Este artículo introduce normas especiales respecto del plazo en que podrá ejercerse una acción derivada de un título. De conformidad con el artículo 79, las acciones no podrán ejercerse contra una parte directamente responsable (el aceptante o el librador) después de transcurridos cuatro años, y contra las partes secundariamente responsables (endosantes, garantes y el girador) después de transcurridos dos meses. El plazo de prescripción comienza a correr en la fecha en que surja el derecho de acción. El párrafo 3 contiene disposiciones que establecen cuándo surge una acción respecto de una parte responsable. Los párrafos 4 a 6 contienen normas relativas a la cesación y a la reiniciación del plazo. El párrafo 7 trata el caso especial de fuerza mayor.

12. El Grupo de Trabajo examinó tres posibles criterios respecto de la prescripción de las acciones derivadas de un título :

a) La no inclusión en la ley uniforme de disposiciones especiales relativas a un título negociable internacional y su regulación mediante el derecho nacional;

b) La inclusión en la ley uniforme de disposiciones detalladas, de conformidad con el proyecto de artículo 79;

c) La incorporación en la ley uniforme únicamente de los plazos en que puede ejercerse una acción y de la fecha en que comienza a correr el plazo de prescripción; según criterios similares a los artículos 70 y 71 de la Ley Uniforme de Ginebra referente a las letras de cambio y a los pagarés a la orden.

13. El Grupo de Trabajo consideró que en bien de la uniformidad, era conveniente que la ley uniforme contuviese disposiciones especiales relativas al plazo en que debe ejercerse una acción y a la fecha de iniciación de dicho plazo. El Grupo convino en que no sería viable establecer normas especiales relativas a cuestiones como suspensión e interrupción.

Acción del tenedor contra el aceptante, el librador y sus garantes

a) *Plazo de prescripción*

14. En general, se consideró que el plazo de cuatro años propuesto en el artículo 79 era aceptable.

15. Un representante se manifestó a favor de un período de tres años e hizo reserva de su posición.

b) *Fecha en que el plazo comienza a correr*

16. El Grupo de Trabajo convino en que en relación con un título pagadero en una fecha determinada, el plazo comenzaría a correr en la fecha de vencimiento.

17. Respecto de los títulos pagaderos a la vista, el Grupo de Trabajo estudió varias posibilidades :

i) La fecha de expedición del título;

ii) El día siguiente al de la creación del título;

iii) La fecha de aceptación del título;

iv) El primer día en que el tenedor podría reclamar el pago de conformidad con los términos del título; y

v) La fecha en que el título fue presentado al cobro.

18. El Grupo de Trabajo no logró un consenso sobre la fecha de iniciación del plazo de prescripción respecto de las acciones relativas a un título a la vista. Según una opinión, la acción contra el aceptante de una letra o el librador de un pagaré surgiría en la fecha en que el título, firmado por el aceptante o el librador, fue expedido al tomador. Según otra opinión, la acción contra el aceptante o el librador surgiría únicamente en la fecha en que se reclamase el pago y en que se negase el pago. Una tercera opinión sostenía que la acción surgía el día en que el título fue creado, pero que el período de prescripción no debía incluir el día de iniciación del plazo; por consiguiente, el proyecto de ley uniforme debe establecer una disposición general similar al artículo 73 de la Ley Uniforme de Ginebra referente a las letras de cambio y a los pagarés a la orden.

19. La opinión de la mayoría coincidió en que debía existir una norma y un resultado idénticos respecto de un título pagadero en una fecha determinada y de un título pagadero a la vista y que la fecha en que el plazo comenzaba a correr debía ser la fecha de vencimiento. La fecha de vencimiento de una letra pagadera a la vista debía ser la fecha en que la letra fuese presentada al cobro.

20. El Grupo de Trabajo convino en que si la presentación de un pagaré pagadero a la vista o de una letra aceptada pagadera a la vista no se hacía en el plazo de un año, establecido en el inciso *e* del artículo 53, la fecha a partir de la cual debía calcularse el plazo de cuatro años sería la fecha de expiración del período de un año dentro del cual debía efectuarse la presentación al cobro.

Acción del tenedor contra el endosante y el librador

a) *Plazo de prescripción*

21. A juicio del Grupo de Trabajo, el plazo de prescripción respecto de una acción del tenedor contra las partes anteriores debería ser el mismo que el plazo de prescripción respecto de la acción del tenedor contra el aceptante, es decir, cuatro años.

b) *Fecha en que el plazo comienza a correr*

22. Hubo acuerdo general en que, respecto de una acción iniciada por el tenedor contra las partes con responsabilidad subsidiaria, el plazo de cuatro años debería

calcularse, respecto de todas estas partes, a partir de la fecha en que una parte empezó a ser responsable en relación con el título. Se entendió que, en caso de falta de aceptación o de falta de pago, esa fecha debería ser el día en que el título fue debidamente protestado. Cuando se dispensó de levantar un protesto, la fecha debería ser el día en que no se aceptó o pagó el título.

Acción iniciada por las partes con responsabilidad subsidiaria

a) *Plazo de prescripción*

23. El Grupo de Trabajo convino en que el plazo de prescripción respecto de una acción de un endosante contra un endosante o contra el librador debería ser de cuatro años. Sin embargo, el Grupo estimó que respecto de una acción de un endosante o del librador de una letra de cambio contra el aceptante o del endosante de un pagaré contra el suscriptor, todavía podría iniciarse una acción en el plazo de un año a partir del día en que el endosante o el librador reembolsaron la letra de cambio o el pagaré o a partir del día en que ellos mismos fueron demandados. Dicha norma evitaría una situación injusta para una parte con responsabilidad subsidiaria en el raro caso de que fuera demandada al final del plazo de cuatro años.

b) *Fecha en que el plazo comienza a correr*

24. El Grupo de Trabajo estimó que el plazo de cuatro años debería calcularse de la misma manera que respecto de una acción iniciada por el tenedor contra las partes con responsabilidad subsidiaria. La fecha de inicio del plazo adicional de un año debería ser la misma que se estipula en el párrafo 23 *supra*.

Disposición general sobre la fecha en que un plazo comienza a correr

25. El Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que, cuando volviera a redactar el artículo 79 a la luz de sus conclusiones, examinara la posibilidad de sustituir las normas detalladas respecto de la fecha a partir de la que debería calcularse el plazo por una norma general en virtud de la cual el plazo de prescripción se calcularía a contar de la fecha en que una parte se convirtió en el primer responsable del pago del título.

Suspensión e interrupción del plazo de prescripción

26. El Grupo de Trabajo reconoció que en algunos sistemas jurídicos se podía suspender o interrumpir el plazo de prescripción mediante un acto del acreedor o del deudor. El Grupo examinó dos cuestiones :

a) Si la ley uniforme debería establecer disposiciones especiales en relación con las causas y los efectos de la suspensión y la interrupción de acciones entabladas en relación con un título internacional, y de « fuerza mayor », y

b) Si la respuesta a la cuestión *a* fuera negativa y, por lo tanto, se dejara el asunto a la competencia de la legislación nacional, si la ley uniforme debería establecer una disposición específica al respecto.

27. Acerca de la cuestión *a*, el Grupo de Trabajo estimó que los problemas relacionados con las causas y los efectos de la suspensión y la interrupción daban lugar a complejos problemas que no se podían tratar de manera adecuada en el contexto de una ley uniforme referente a las letras de cambio y pagarés a la orden internacionales y que, por lo tanto, debería ser de la competencia de la legislación nacional.

28. En cuanto a la cuestión *b*, el Grupo de Trabajo convino en que sería necesaria una referencia expresa a la legislación nacional debido a que en algunos sistemas jurídicos la falta de dicha referencia entrañaría que no se reconocían los efectos de la suspensión o la interrupción.

29. El Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que elaborara una disposición con arreglo a los criterios del artículo 17 del anexo II del Convenio de Ginebra sobre las letras de cambio y pagarés a la orden según el cual incumbe a la legislación de cada una de las Altas Partes contratantes determinar las causas de interrupción y de suspensión de la prescripción de las acciones resultantes de una letra de cambio de las que han de conocer sus Tribunales. El Grupo estimó que dicha disposición debería ampliarse a fin de que también abarcara otras cuestiones que podrían plantearse en el contexto de la prescripción, como la cuestión de si la interrupción o la suspensión de un plazo de prescripción debería aplicarse a todas las partes responsables o únicamente a la parte respecto de la cual se había interrumpido el plazo.

Prescripción de acciones extracambiarias

30. El Grupo de Trabajo examinó la cuestión de si las acciones extracambiarias, pero relacionadas con el título, deberían quedar sujetas a un plazo de prescripción determinado. Dichas acciones podrían referirse a la transacción subyacente o a las previstas de manera específica en la ley uniforme (por ejemplo, en los artículos 22, 42 y 66). El Grupo estimó que la reglamentación del plazo de prescripción respecto de esas acciones debería ser de la incumbencia de la legislación de cada uno de los países.

B.—Títulos perdidos

31. En virtud de la ley uniforme, los derechos sobre un título corresponden al tenedor. En el párrafo 6 del artículo 5 se define al tenedor como el tomador o endosatario de un título que se encuentra en posesión de él. De ello se deriva la cuestión de saber cuáles son los derechos de un tenedor que ha perdido la posesión del título, si alguno tiene. En los artículos 80 a 85 se establecen disposiciones especiales relativas a los derechos y obligaciones del « tenedor » que ha perdido el título (en adelante denominado « ex tenedor ») y de la parte que paga el título perdido.

32. El Grupo de Trabajo consideró la conveniencia de que en la ley uniforme se estableciesen disposiciones que contemplasen la situación de pérdida de un título. Se señaló que la cuestión revestía importancia práctica y pertenecía al marco de la legislación sobre títulos negociables. Además, las leyes de diversos países que preveían una solución con respecto a los títulos perdidos se diferenciaban grandemente y, en consecuencia, un régimen

uniforme resultaba beneficioso. Se señaló también que en las leyes de algunos países se preveía la posibilidad de hacer que se declarase cancelado un título perdido, por robo, destrucción u otra causa. El Grupo sostuvo la opinión de que la institución de la cancelación no sería aceptable en el contexto de un título negociable internacional, porque la cancelación se produciría de resultas de una decisión judicial que no sería necesariamente conocida en países distintos de aquel en el que se hubiera dictado dicha decisión. En consecuencia, el Grupo convino en que la ley uniforme debía incluir disposiciones de contenido análogo a las establecidas en los artículos 80 a 85 del proyecto de ley uniforme que tenía ante sí.

Artículo 80

« 1) Cuando se pierde un título [por destrucción, retención indebida o cualquier otra causa] la persona que lo perdió tendrá, con sujeción a las disposiciones de los párrafos 2 y 3 de este artículo, el mismo derecho al pago que si hubiera estado en posesión del título.

» 2) *a)* La persona que reclame el pago de un título perdido hará constar por escrito a satisfacción de la parte de la que reclama el pago

» i) El hecho de que, cuando estaba en posesión del título, tenía derecho al pago;

» ii) Las circunstancias que impiden la presentación del título; y

» iii) El contenido del título perdido.

» *b)* La parte de quien se reclama el pago de un título perdido puede pedir al reclamante garantías de que será indemnizada por cualquier pérdida que pueda sufrir con motivo de la presentación subsiguiente al pago del título perdido.

» *c)* El tipo de garantías y sus condiciones las determinarán mediante acuerdo el reclamante y la parte de la que se reclama el pago. A falta de tal acuerdo, el tribunal decidirá sobre la clase de garantías y sus condiciones.

» *d)* Cuando no pueden ofrecerse garantías, el tribunal podrá ordenar a la parte de quien se exige el pago que deposite el importe del título perdido, junto con cualesquiera intereses y gastos que puedan exigirse en virtud de los artículos 67 y 68, en poder del tribunal o de cualquier otra autoridad competente. Dicho depósito se considerará como pago a la persona que reclama el pago. »

33. La política básica que inspira al artículo 80 es la siguiente :

a) Que el hecho de que se haya perdido un título no debe privar al ex tenedor de los derechos que le habrían asistido si hubiera continuado en posesión del título; y

b) Que la parte responsable del título perdido no debe asumir el riesgo de tener que pagar el título dos veces, a saber, al ex tenedor y al tenedor que se encuentre en posesión del título.

La política descrita en el precedente apartado *a* se traduce en la práctica en la disposición según la cual el ex tenedor tiene el mismo derecho al pago que tendría si no hubiera perdido el título (véase el párrafo 1). La política descrita en el precedente apartado *b* se traduce en la práctica en la disposicion según la cual la parte de quien se reclame el pago puede pedir al ex tenedor garantías que le permitan resarcirse en caso de haber pagado el título por segunda vez al tenedor que se encuentre en posesión de él.

Párrafo 1

34. El Grupo de Trabajo consideró si debía mantenerse la expresión « cuando se pierde un título » solamente o si debía complementarse con la cláusula explicativa « por destruccion, retención indebida o cualquier otra causa », que se había colocado entre corchetes. El Grupo estimó que en el párrafo 1 debía concretarse el significado de la palabra « pérdida » en el sentido indicado en el presente texto. El Grupo pidió a la Secretaría que determinase si este objetivo podía lograrse mejor definiendo el término « pérdida » en un párrafo separado.

35. Se expresaron dudas acerca de si la frase « tendrá ... el mismo derecho al pago que si hubiera estado en posesión del título » expresaba adecuadamente la idea de que la parte responsable no podía prevalerse de la pérdida del título. El Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que examinase la posibilidad de dar al párrafo una redacción distinta que expresase esta idea.

Párrafo 2, a

36. El Grupo de Trabajo observó que en el párrafo 2, *a* se incorporaba una prueba subjetiva por cuanto se requería que el ex tenedor estableciese determinados hechos « a satisfacción de la parte de la que reclama el pago ». El Grupo llegó a la conclusión de que la cuestión de si el establecimiento de determinados hechos era satisfactoria para los fines del artículo 80 debía decidirse según razones objetivas. Se pidió a la Secretaría que volviese a redactar el párrafo en consecuencia.

Párrafo 2, a, *i)*

37. El Grupo de Trabajo convino en que el apartado i) del inciso *a* debía redactarse de nuevo en la forma siguiente : « El hecho de que, si hubiera estado en posesión del título, habría tenido derecho al pago ».

Párrafo 2, a, *ii)*

38. El Grupo de Trabajo expresó su acuerdo con esta disposición.

Párrafo 2, a, *iii)*

39. El Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que volviese a examinar esta disposición y que determinase qué elementos eran adecuados para los fines del « escrito » previsto en el párrafo 2, *a*.

Párrafo 2, b

40. El Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo con esta disposición. Sin embargo, se sugirió la sustitución del término « pedir » por el término « exigir ».

Párrafo 2, c

41. El Grupo de Trabajo manifestó su acuerdo con esta disposición. Sin embargo, el Grupo opinó que debía otorgarse al tribunal facultades más amplias y que debía tener la libertad de decidir si se requerían garantías en

un caso determinado y cuáles serían la duración y condiciones de las garantías.

Párrafo 2, d

42. El Grupo de Trabajo expresó su acuerdo con el contenido básico de este párrafo, a reserva de incorporar también en él un texto que permitiese al tribunal el uso de su discreción al decidir acerca del plazo durante el cual debía permanecer en depósito la cantidad.

Artículo 81

« 1) Cuando una de las partes ha pagado un título perdido y ulteriormente otra persona le presenta al pago dicho título, notificará tal presentación a la persona a la que efectuó el pago.

» 2) Dicha notificación se efectuará el mismo día de presentación del instrumento o en uno de los días hábiles siguientes y se hará constar en ella el nombre de la persona que presenta el título y la fecha y lugar de presentación.

» 3) Si no realiza la notificación, la parte que ha pagado el título perdido será responsable por los perjuicios que su omisión pueda irrogar a la persona a quien pagó el título (siempre que el importe total de los daños no exceda del importe del título). »

43. Este artículo impone a la parte que ha pagado el título al ex tenedor la obligación de notificarle de una presentación subsiguiente del instrumento para el pago. Si esa parte no lo hace, es responsable por los perjuicios. El propósito de esta disposición es salvaguardar los derechos que puede tener el ex tenedor sobre el título y permitirle reclamar el título al tenedor. Si el ex tenedor reclama el título, la parte que ha pagado el título perdido puede oponer como excepción contra una demanda de pago del tenedor el derecho del ex tenedor al título (compárese con el artículo 24, 3).

44. El Grupo de Trabajo expresó su acuerdo general con esta disposición. Sin embargo, el Grupo opinó que el artículo 81 debía ir acompañado de una disposición análoga al artículo 65 en cuanto a las circunstancias en que se excusaría o disculparía el retardo en la notificación.

Artículo 82

« 1) Cuando una de las partes ha pagado un título perdido y, subsiguientemente, queda liberada de las obligaciones dimanantes del título, tendrá derecho a :

» *a)* Resarcirse cuando se dio una garantía; o

» *b)* Reclamar la suma depositada cuando se efectuó el depósito en poder de un tribunal u otra autoridad competente.

» 2) Cuando se depositó el importe en poder de un tribunal u otra autoridad competente y posteriormente no se reclamó en virtud del párrafo 1, *b* de este artículo dentro del plazo establecido en el artículo 79, la persona a cuyo nombre se realizó el depósito, puede pedir al tribunal que disponga el pago a su favor del importe depositado. El tribunal accederá a esa petición dentro de los plazos y con arreglo a las condiciones que estime pertinentes. »

45. El párrafo 1 de este artículo trata del derecho de la parte que ha efectuado el pago al ex tenedor a resarcirse con cargo a la garantía si subsiguientemente a este pago el título perdido es presentado al cobro por un tenedor y el pago se efectúa. El párrafo 2 se refiere a la situación en que una de las partes que paga en virtud del artículo 80 deposita el importe en poder de un tribunal u otra autoridad competente (véase el párrafo 2, *d* del artículo 80) y posteriormente no se reclamó dicho importe dentro del plazo establecido en el artículo 79. En tal caso, el ex tenedor puede pedir al tribunal que se le reembolse la suma depositada.

Párrafo 1

46. El Grupo de Trabajo expresó su acuerdo con el fondo del artículo 82. No obstante, se indicó que la redacción actual no indicaba con suficiente claridad que :

a) Las palabras « una de las partes ha pagado un título perdido » se refería a una de las partes que ha pagado un título perdido en virtud de lo dispuesto en el artículo 80; y

b) Las palabras « y, subsiguientemente, queda liberada de las obligaciones » abarcaban no sólo el caso de un segundo pago efectuado por la parte que había pagado al ex tenedor, sino también otros casos en que los derechos de esta parte resultarían perjudicados, a saber, cuando dicha parte ya no podría ejercer una acción contra las partes anteriores. Por ejemplo : un endosante paga al ex tenedor y recibe una garantía. El instrumento se presenta subsiguientemente al librador y éste efectúa el pago. De conformidad con el artículo 82, el endosante debe poder resarcirse ya que no puede ejercer una acción contra el librador.

El Grupo pidió a la Secretaría que modificara la redacción del párrafo 1 a los efectos señalados.

Párrafo 2

47. El Grupo de Trabajo opinó que debía modificarse el párrafo 2 a fin de indicar claramente que el tribunal, actuando en virtud del párrafo 2, *d* del artículo 80, no estaba obligado a indicar el beneficiario de la suma depositada. Además, el párrafo 2 debía ampliarse a fin de abarcar el caso en que se había obtenido una garantía.

48. El Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que considerara la conveniencia de ampliar el párrafo 2, *d* del artículo 80 otorgando al tribunal poderes discrecionales más amplios; esto haría posiblemente superfluo el párrafo 2 del artículo 82.

Artículo 83

« La persona que reclama el pago de un título perdido puede efectuar debidamente el protesto por falta de pago utilizando una copia del título perdido o un escrito que consigne los elementos del título perdido relacionados con los requisitos establecidos en el artículo 1, 2 ó 1, 3. »

49. El hecho de que el título se haya perdido no libera al anterior tenedor de la obligación de protestar el título en caso de falta de pago. El artículo 83 establece la forma en que ha de efectuarse el protesto en este caso.

50. Se planteó la cuestión de si el hecho de que el título se hubiera perdido debería eximir al anterior tenedor de la obligación de efectuar un protesto. El Grupo de Trabajo concluyó que, si la ley uniforme exigía, como lo hace ahora, que el protesto era necesario para determinar la responsabilidad de las partes con responsabilidad subsidiaria, también debía exigirse el protesto en caso de falta de pago de un título perdido.

51. Se señaló que en virtud del artículo 83 se efectuaría debidamente el protesto utilizando una copia del título perdido o un escrito que consignara los elementos del título perdido, y que dichos elementos debían ajustarse a los requisitos formales que, en virtud del artículo 1, harían del escrito un título negociable internacional. El Grupo de Trabajo convino en que, cuando existiera, podía utilizarse una copia del título perdido a efectos de protesto. Sin embargo, el Grupo estimó que los elementos del escrito que se utilizaran a efectos de protesto debían ser idénticos a los elementos del escrito exigidos en virtud del párrafo 2 del artículo 80.

52. Se planteó la cuestión de cuáles serían las consecuencias jurídicas si el anterior tenedor no pudiera efectuar el protesto debido a que la persona autorizada a certificar la falta de pago se negara a extender un protesto autenticado. El Grupo de Trabajo estimó que si la negativa a extender un protesto autenticado se basaba en el hecho de que no existía el título o de que era imposible reconstruir determinados elementos del título perdido, el anterior tenedor quedaría eximido de la obligación de efectuar un protesto según lo dispuesto en el artículo 61.

Artículo 84

« La persona que reciba el pago de un título perdido de conformidad con el artículo 80 entregará al pagador el escrito extendido en virtud del artículo 80, 2 *a* iii) cancelado por ella. »

53. El artículo 84 establece que la persona que reciba el pago de un título perdido tiene una obligación análoga a la de la persona que recibe el pago de un título que no se ha perdido (artículo 70, 2). En el caso de un título perdido, la persona que recibe el pago debe entregar al pagador el escrito extendido en virtud del artículo 80 cancelado por ella.

54. El Grupo de Trabajo expresó su acuerdo con este artículo, a reserva de que :

a) Se suprimiera la referencia que en el artículo se hace al apartado iii) del artículo 80, 2, *a*; y

b) Se añadieran las palabras « y cualquier protesto autenticado » al final de la disposición.

Artículo 85

« La parte que ha pagado un título perdido de conformidad con el artículo 80 tendrá, previa prueba de la realización del pago, los mismos derechos que le corresponderían si hubiere estado en posesión del título. »

55. En la disposición del artículo 85 se conceden a quienes hayan pagado y retirado un título perdido los mismos derechos conferidos al anterior tenedor en virtud del artículo 80. Así pues, el endosante que paga al anterior tenedor, cuando el aceptante rehúsa atender el título, adquiere, frente a los firmantes anteriores, los derechos sobre el título perdido que le habrían correspondido si hubiera adquirido la posesión de dicho título mediante pago.

56. El Grupo de Trabajo manifestó su acuerdo con la disposición del artículo 85. Sin embargo, el Grupo estimó que no era necesario que quien pagara el instrumento probase el pago, ya que estaría en posesión del escrito de cancelación a que se hace referencia en el artículo 84. En consecuencia, debían suprimirse las palabras « previa prueba de la realización del pago ».

Artículo 86

« [*a)* Cuando el tomador o su endosatario para el cobro pierden un título por destrucción, retención indebida o cualquier otra causa, el tomador, previa debida prueba de que él o su endosatario para el cobro perdieron el título tendrá derecho a pedir al librador o al suscriptor que extienda un duplicado del título perdido. El librador o el suscriptor, al extender ese duplicado, puede pedir al tomador que le ofrezca garantías de indemnización por cualquier pérdida que pueda sufrir a consecuencia del pago subsiguiente del título perdido.

» *b)* El tipo de garantías y sus condiciones las determinarán de mutuo acuerdo el librador o el suscriptor que extienda el duplicado del título perdido y el tomador. A falta de tal acuerdo, el tribunal determinará el tipo de garantías y sus condiciones.

» *c)* i) Al extender el duplicado de una letra o un pagaré perdidos el librador o el suscriptor podrán estampar en el cuerpo del título la palabra « duplicado » (o palabras de significado análogo).

» ii) El título marcado como duplicado se considerará como un título a los efectos de esta Ley, a condición de que el duplicado de una letra o un pagaré perdidos no pueden negociarse sino para fines de cobro.

» *d)* La negativa del librador o del suscriptor a extender un duplicado del título perdido le hace responsable por los daños y perjuicios que dicha negativa pueda irrogar al tomador (siempre que la cuantía de la indemnización en concepto de daños no exceda del importe del título perdido).] »

57. En el artículo 80 se concede al anterior tenedor el derecho a solicitar el pago cuando vence el título perdido. En el artículo 86 se confiere al anterior tenedor el derecho a pedir al librador o al suscriptor que extienda un duplicado del título perdido. Los derechos conferidos al anterior tenedor en virtud de los artículos 80 y 86 no son concurrentes y, por lo tanto, el anterior tenedor puede escoger. En el artículo 86 se establece también el procedimiento que debe seguirse al extender un duplicado : el librador o el suscriptor pueden pedir al tomador que les ofrezca garantías para protegerse frente a cualquier pérdida que puedan sufrir a consecuencia del pago subsiguiente al tenedor del título.

58. Se expresaron dudas acerca de si hacía falta una disposición relativa al duplicado de los títulos. Se dijo que probablemente la necesidad práctica de esta norma no era muy grande. Tras un debate, el Grupo de Trabajo decidió aplazar el examen del artículo 86 hasta que hubiera recibido de la Secretaría una nota con información sobre la legislación de varios países con respecto al duplicado y a la práctica seguida.

C.—Esfera de aplicación; formato

59. De conformidad con el mandato de la Comisión, se solicita al Grupo de Trabajo que elabore normas uniformes aplicables a un título negociable especial, para su uso optativo en transacciones internacionales. Por consiguiente, existen dos requisitos en que debe apoyarse necesariamente la ley uniforme :

a) El uso del título debe ser optativo; y

b) El título debe emplearse para liquidar transacciones internacionales y las normas uniformes no deben utilizarse respecto de transacciones puramente internas.

a) *Ejercicio de la opción*

60. La elección inicial de utilizar una letra o un pagaré regidos por la ley uniforme la efectúa el librador o el subscritor. Ello es posible si intervienen ciertos elementos internacionales, pero ni uno ni otro están obligados a librar una letra o a suscribir un pagaré de conformidad con la ley uniforme. Las demás personas distintas del librador o del suscritor se obligan con arreglo a la ley uniforme en virtud de su firma estampada en el título internacional o de haberlo adquirido.

b) *Elementos internacionales*

61. Existen dos enfoques posibles para garantizar el cumplimiento del requisito de empleo de un título internacional para la solución de transacciones internacionales :

i) Estipular que la transacción precedente al libramiento de una letra de cambio internacional o a la suscripción de un pagaré internacional sea internacional. Ello significaría que la prueba de la « internacionalidad » del título deberá deducirse del carácter comercial de la transacción precedente; o

ii) Estipular que la « internacionalidad » del título se refleje en el título mismo.

Los artículos 1 a 3 del proyecto de ley uniforme se basan en el segundo enfoque pues es esencial para determinar la aplicación de la ley uniforme que se tengan en cuenta los datos que figuran en el anverso del título.

Artículo 1

« 1) La presente Ley se aplicará a las letras de cambio internacionales y a los pagarés internacionales.

» 2) Una letra de cambio internacional es un título escrito que :

» *a)* Contiene, en su texto, las palabras « Páguese por esta Letra de Cambio Internacional librada con arreglo a la Convención de » (o palabras de significado análogo);

» *b)* Contiene una orden pura y simple de una persona (el librador) dirigida a otra (el librado) de pagar una suma determinada de dinero a una persona determinada (el tomador) o a su orden;

» *c)* Es pagadera a la vista o a un tiempo determinado;

» *d)* Está firmada por el librador; y

» *e)* Indica que se ha librado en un país que no es el del librado o el del tomador o el del lugar de pago.

» 3) Un pagaré internacional es un título escrito que :

» *a)* Contiene, en su texto, las palabras « Por este pagaré internacional suscrito con arreglo a la Convención ..., me comprometo a pagar ... » (o palabras de significado análogo);

» *b)* Contiene una promesa pura y simple mediante la que una persona (el suscriptor) se compromete a pagar una determinada suma de dinero a una persona determinada (el tomador) o a su orden;

» *c)* Es pagadero a la vista o a un tiempo determinado;

» *d)* Está firmado por el suscriptor; y

» *e)* Indica que se ha suscrito en un país que no es el del tomador o el del lugar de pago. »

62. El párrafo 2 establece los requisitos formales necesarios :

a) Para convertir al título en un título negociable, y

b) Para convertir al título negociable en un título negociable internacional sometido a la ley uniforme.

63. El Grupo de Trabajo expresó en general su conformidad con las disposiciones del artículo 1.

64. Se observó que en virtud de los artículos 9 y 10 del Convenio de Ginebra de 1930 destinado a reglamentar ciertos conflictos de leyes en materia de letras de cambio y pagarés a la orden, los Estados que han ratificado ese Convenio podrían verse impedidos de ratificar un convenio sobre letras de cambios internacionales y pagarés internacionales. Se señaló también que el artículo 18 del Convenio de Ginebra de 1930 mencionado precedentemente establece un procedimiento para la revisión de algunas o todas las disposiciones de ese Convenio. Se opinó que de haber un obstáculo sustancial para la aprobación del Convenio sobre títulos negociables internacionales, existiría la posibilidad de que los Estados obligados por el Convenio de Ginebra de 1930 eliminasen el obstáculo durante la Conferencia de Plenipotenciarios que se convocase para aprobar un convenio sobre títulos negociables internacionales. Se dijo también que las partes contratantes en el Convenio de Ginebra de 1930 deberían adoptar medidas en el marco de la Organización encaminadas a introducir las modificaciones necesarias de ese Convenio. El observador de la Conferencia de La Haya sobre Derecho Internacional Privado manifestó que la Conferencia de La Haya había incluido la cuestión de los conflictos de leyes en el campo de los títulos negociables en su programa de trabajo y estaba examinando

la posibilidad de revisar el Convenio de Ginebra de 1930 o de elaborar uno nuevo sobre conflictos de leyes en este campo.

65. El Grupo de Trabajo, si bien reconoció que el Convenio de Ginebra de 1930 sobre conflictos de leyes podría dificultar la elaboración de un convenio futuro sobre títulos negociables internacionales, consideró que cualquier conclusión a la que pudiese llegar sobre la relación entre ambos convenios sería de escasa utilidad para resolver el problema de una incompatibilidad potencial. El Grupo pidió a la Secretaría que preparase, en consulta con otras organizaciones internacionales competentes tales como la Conferencia de La Haya sobre Derecho Internacional Privado, un estudio sobre las cuestiones que se planteaban y sobre los procedimientos que cabía adoptar y que lo presentase al Grupo en su próximo período de sesiones.

Párrafo 1

66. El Grupo de Trabajo expresó en general su conformidad con las disposiciones de este párrafo.

Párrafo 2

« *Título escrito* »

67. Se sugirió que se incluyese en la ley uniforme una definición del término « escrito ». Se expresó la opinión de que la definición debía ser de tal índole que permitiera que un título internacional se imprimiese por medios electrónicos. Sin embargo, se manifestaron dudas de que ese título siguiese siendo un título para los fines de la ley uniforme. El Grupo de Trabajo convino en que el término « escrito » abarcase lo « manuscrito », « mecanografiado » e « impreso », aunque la propia ley uniforme no diera una definición en tal sentido.

Inciso a

68. El Grupo de Trabajo opinó que el título debía llevar en el anverso las palabras « letra de cambio internacional » y hacer referencia a la ley aplicable, por ejemplo, « la Convención de ... ». El Grupo pidió a la Secretaría que estudiase si sería más apropiado enumerar estos requisitos después del inciso *d* actual. Un representante expresó la opinión de que las palabras « letra de cambio internacional » debían insertarse en el cuerpo del título.

69. El Grupo de Trabajo examinó la cuestión de si las palabras « letra de cambio internacional » debían expresarse en el idioma empleado en la redacción de la letra, como lo requería el Convenio de Ginebra de 1930 por el que se establecía una Ley Uniforme sobre letras de cambio y pagarés. El Grupo opinó que no debía incluirse ese requisito en el artículo 1 porque no eran raros los casos en que la letra se redactara en más de un idioma.

Incisos b, c *y* d

70. El Grupo de Trabajo expresó su acuerdo con las disposiciones de estos incisos.

Se suscitó la cuestión de si podía extenderse un título internacional pagadero inicialmente al portador. Algunos representantes opinaron a favor de esa norma. Sin embargo, se comunicó al Grupo que algunos bancos centrales habían objetado tales títulos. Tras deliberar, el Grupo convino en que, habida cuenta de esa oposición, debían excluirse los títulos al portador.

Inciso e

71. El Grupo de Trabajo manifestó su acuerdo con el requisito de que figuraran en el anverso del título por lo menos dos « elementos internacionales » y con que los elementos mencionados abarcaban adecuadamente los tipos de transacciones internacionales a cuyo respecto podía utilizarse un título internacional. El Grupo examinó distintas propuestas destinadas a mejorar la redacción actual del inciso *e*. Tras las deliberaciones correspondientes, el Grupo convino en que dos de los elementos siguientes debían figurar en el anverso del título :

i) Que se ha librado en un Estado y es pagadera en otro Estado; o

ii) Que se ha librado en un Estado a favor de un tomador en otro Estado; o

iii) Que se ha librado en un Estado con cargo a un librado en otro Estado.

El Grupo pidió a la Secretaría que examinase las situaciones en que el librado y el tomador, o el librado y el lugar de pago, o el tomador y el lugar de pago se encontraban en diferentes Estados y que preparase un texto que comprendiera estas situaciones.

Elementos adicionales

72. El Grupo de Trabajo examinó varias sugerencias de que entre los requisitos enunciados en el párrafo 2 se incluyeran requisitos de forma adicionales, establecidos actualmente en leyes nacionales, tales como el lugar de libramiento, el lugar de pago, la fecha de emisión y la mención en la letra de que ha sido librada « a la orden de » un tomador. El Grupo opinó que la inclusión de nuevos requisitos podría dar lugar a casos en que, por falta de un requisito en el título, éste no fuera negociable con arreglo a la ley uniforme. No obstante, el Grupo opinó que debía fecharse el título, dado que la fecha era un elemento importante en otras disposiciones de la ley uniforme. El Grupo pidió a la Secretaría que diese al inciso *d* la nueva redacción siguiente :

« *d)* está firmada por el librador y fechada; »

73. El Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que examinase la conveniencia de reordenar los incisos *a* a *e*, a fin de agrupar los « elementos internacionales » de los incisos *d* y *e* y de que figurasen después de los requisitos de forma enunciados en los incisos *b*, *c* y *d*.

Párrafo 3

74. El Grupo de Trabajo convino en que sus conclusiones respecto del párrafo 2 se aplicaban también al párrafo 3.

Artículo 2

« El hecho de que lo indicado en el título a los fines del inciso *e* del párrafo 2 o del inciso *e* del párrafo 3 del artículo 1 sea incorrecto no afectará a la aplicación de la presente Ley. »

75. El objetivo del artículo 2 es asegurar que a los fines del inciso *e* del párrafo 2 o del inciso *e* del párrafo 3 del artículo 1 basta con que se indique en el anverso de la letra de cambio o el pagaré los elementos de internacionalidad establecidos en dichos incisos. La prueba en contrario no hace inaplicable la ley, aunque la falta de exactitud o la falsedad de lo indicado en la letra de cambio o el pagaré en relación con esos elementos puede ser considerado por un Estado como violación de sus leyes.

76. El Grupo de Trabajo expresó su acuerdo general con el contenido del artículo 2. Sin embargo, el Grupo estimó que debería volver a redactarse el artículo a fin de aclarar que, a los fines de los párrafos 2, *e* ó 3, *e*, lo indicado en el anverso del título deberá constituir una presunción de veracidad *juris tantum*.

Artículo 3

« Se aplicará la presente Ley sean o no Estados contratantes los países indicados en la letra de cambio internacional o en el pagaré internacional conforme a lo dispuesto en los párrafos 2, *e* ó 3, *e* del artículo 1. »

77. Por el hecho de firmar o adquirir un título internacional, una parte manifiesta la intención de que los derechos y obligaciones respecto del título se regirán por la ley uniforme. En consecuencia, los tribunales de un Estado contratante deberán aplicar la ley uniforme independientemente de que los Estados hayan o no indicado en el título, a los fines del inciso *e* del párrafo 2 o del inciso *e* del párrafo 3, que son Estados contratantes.

78. El Grupo de Trabajo expresó su acuerdo con lo dispuesto en el artículo 3. Sin embargo, el Grupo estimó que debería volver a redactarse el artículo en el sentido de que se aplicaría la Ley Uniforme *en un Estado contratante* independientemente de que los Estados hubieran indicado en el título, a los fines del inciso *e* del párrafo 2 o del inciso *e* del párrafo 3 del artículo 1, que eran Estados contratantes.

79. Un observador sugirió que, a los fines de la aplicación de la ley uniforme, se debería establecer que sólo se aplicaría la ley uniforme si se indicara en el anverso del título que el girado era un Estado contratante. El Grupo de Trabajo no aceptó esta sugerencia porque de esa manera se limitaría innecesariamente el ámbito de aplicación de la ley uniforme.

D.—Interpretación

1. Generalidades

Artículo 4

« Al interpretar y aplicar las disposiciones de la presente Ley, se tendrá en cuenta su carácter internacional y la necesidad de promover la uniformidad en su interpretación y aplicación. »

89. El artículo 4 tiene por objeto promover la uniformidad en la interpretación y aplicación de la ley uniforme. Este artículo corresponde a una disposición recomendada por el Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías.

81. El Grupo de Trabajo expresó su acuerdo con esta disposición. El Grupo señaló que el artículo, en su forma actual, no correspondía a la disposición contenida en el artículo 7 de la Convención sobre la prescripción en materia de compraventa internacional de mercaderías, cuyo texto es el siguiente :

« 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. »

El Grupo pidió a la Secretaría que reelaborara el artículo 4 en consecuencia.

Artículo 5

« En la presente Ley :

» 1) La expresión " portador " designa a la persona que se encuentra en posesión de una letra o de un pagaré endosados en blanco;

» 2) La expresion " letra " designa una letra de cambio internacional sujeta a la presente Ley;

» 3) La expresión " pagaré " designa un pagaré internacional sujeto a la presente Ley;

» 4) La expresión " título " designa una letra de cambio internacional o un pagaré internacional sujetos a la presente Ley;

» 5) *a)* La expresión " endoso " designa la firma o la firma acompañada de una declaración hecha en el título por el tomador, por un endosatario del tomador por cualquier persona designada en virtud de una serie ininterrumpida de endosos, en la que se designa a la persona a quien debe pagarse el título. El endoso que consiste simplemente en la firma del endosante significa que el título es pagadero a cualquier persona que se encuentre en posesión del mismo;

» *b)* La expresión " endoso en blanco " designa un endoso que consiste simplemente en la firma del endosante o que incluye una declaración en el sentido de que el título debe pagarse a cualquier persona que se encuentre en posesión de él;

» *c)* La expresión " endoso especial " designa un endoso que especifica a la persona a quien debe pagarse el título.

» 6) La expresión " tenedor " designa al tomador o al endosatario de un título que se encuentra en posesión de él;

» 7) La expresión " emisión " designa la primera transferencia de un título a una persona que lo recibe como tenedor;

» 8) La expresión " parte " designa a las partes en un título;

» 9) La expresión " tenedor protegido " designa al tenedor de un título que, según lo indicado en su cuerpo, parece completo, en regla y no vencido, siempre que, al recibirlo, dicho tenedor no haya tenido conocimiento de la existencia de ninguna acción o excepción relativa al título o del hecho de que éste hubiese sido protestado. »

82. En el artículo 5 se definen los términos utilizados en la ley uniforme.

83. El Grupo de Trabajo señaló que había examinado los párrafos 5, 6 y 9 en su primer período de sesiones (véase el documento A/CN.9/77, párrs. 60 a 71; *Anuario de la CNUDMI, vol. IV : 1973*, segunda parte, II, 1).

Párrafo 1 : « portador »

84. Se señaló que la expresión « portador » no se utilizaba en la ley uniforme y, por lo tanto, no hacía falta definirla.

Párrafos 2, 3, 4 y 8 : « letra », « pagaré », « título », « parte »

85. El Grupo de Trabajo manifestó su acuerdo con las definiciones dadas a los términos « letra », « pagaré », « título » y « parte ».

Párrafo 7 : « emisión »

86. El Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que reexaminase la definición de « emisión » a la luz de las conclusiones a que había llegado el Grupo con respecto al artículo 12 (véase A/CN.9/77, párrs. 11 a 13; *Anuario de la CNUDMI, vol. IV : 1973*, segunda parte, II, 1).

Otras definiciones

87. Se sugirió que el artículo 5 contuviese una definición del término inglés « *dishonour* », ya que en la Ley Uniforme de Ginebra no se utilizaba este término y su traducción a otros idiomas no era fácil. Se sugirió también que se definiese en el artículo 5 lo que constituía una « orden incondicional ». El Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que estudiase una formulación adecuada de estos términos y le presentase un proyecto de texto antes de su próximo período de sesiones.

2. Interpretación de los requisitos de forma

Artículo 7

« La suma pagadera por el título será una suma determinada aunque la letra declare que deba pagarse

» *a)* Con interés;

» *b)* O a plazos determinados;

» *c)* O según un tipo de cambio señalado o según un tipo de cambio que se determinará conforme indique el título. »

88. En este artículo se prevé que si en un título se declara que el pago ha de hacerse con interés, a plazos determinados o según un tipo de cambio señalado, la suma pagadera será una suma determinada a los efectos del inciso *b* del párrafo 2 o del inciso *b* del párrafo 3 del artículo 1.

Párrafo a

89. El Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo en que en la ley uniforme debía permitirse que se estipulasen intereses en las letras o pagarés.

Párrafo b

90. El Grupo de Trabajo convino en que un título internacional podía ser pagadero a plazos. Sin embargo, debía aclararse en el párrafo *b* que la suma pagadera era una suma determinada aun cuando en el título se estipulase que en caso de falta de pago de un plazo, tendría que pagarse la totalidad del saldo impagado.

Párrafo c

91. El Grupo de Trabajo manifestó su conformidad con la esencia de esta disposición en la inteligencia de que el « tipo » a que se hacía alusión en este párrafo se refería al tipo de cambio mencionado en el artículo 74 y no a otros tipos de cambio cualesquiera.

92. Se planteó la cuestión de determinar cuál sería la relación entre el párrafo *c* y el artículo 74. Tras un debate, el Grupo de Trabajo decidió aplazar el examen de esta cuestión hasta que hubiese examinado el artículo 74 en segunda lectura. En este sentido, el Grupo solicitó a la Secretaría que recabase información de las instituciones bancarias y comerciales acerca de si se utilizaban cláusulas en la práctica y, en caso afirmativo, qué tipos de cláusulas utilizaban, por ejemplo, de diversas divisas, así como que examinase si la utilización de esas cláusulas podía afectar la « precisión » de la suma pagadera en virtud de un título, y que informase al Grupo de Trabajo en su siguiente período de sesiones.

Artículo 8

« 1) En caso de discrepancia entre el importe del título expresado en palabras y el importe expresado en cifras, la suma pagadera será la del importe expresado en palabras.

» [2) Si el importe del título está especificado en una moneda que tenga designación idéntica pero valor diferente en el país en que fue librado o suscrito y en el país en que deberá hacerse el pago, se considerará que la designación corresponde a la moneda del país en que deberá hacerse el pago [siempre que en el título se indique el lugar del pago].]

» 3) Cuando el título indique que devengará intereses sin especificar la fecha en que empezarán a correr, los intereses correrán a partir de la fecha del título [y si el título no tiene fecha, a partir de la emisión del mismo].

» 4) Cuando el título declare que devengará intereses, sin especificar el tipo, devengará interés simple al tipo del [cinco] por ciento anual. »

93. El artículo 8 proporciona normas de interpretación respecto del importe del título.

94. El párrafo 1 se refiere al caso en que hay discrepancia entre el importe expresado en palabras y el importe expresado en cifras. El párrafo 2 contempla la cuestión que se plantea cuando el importe de un título está expresado en una moneda que tenga designación idénticas pero valor diferente en el país en que fue librado y en el país en que deberá hacerse el pago.

95. Los párrafos 3 y 4 contienen normas aplicables cuando el título devengue intereses.

Párrafo 1

96. El Grupo de Trabajo expresó su acuerdo con el contenido de este párrafo.

97. Se examinaron las sugerencias relativas a normas adicionales de interpretación que se aplicarían en los casos en que hubiera discrepancia entre el importe del título expresado en palabras y el importe expresado en cifras, distintos del caso previsto en el párrafo 1. Se sugirió que si las palabras en que se expresaba el importe eran ambiguas pero las cifras no, la suma pagadera debería ser el importe expresado en cifras (compárese con la sección 3-118 *c* del *Uniform Commercial Code)*. Se sugirió asimismo que el artículo 8 debería reflejar la situación prevista en el artículo 6 de la Ley Uniforme de Ginebra, en virtud de la cual si la suma pagadera por una letra de cambio se expresaba más de una vez en palabras o más de una vez en cifras, y había discrepancia, la suma pagadera sería la inferior. Después de examinar estas sugerencias, el Grupo de Trabajo decidió no aceptarlas.

Párrafo 2

98. El Grupo de Trabajo llegó a la conclusión de que debería redactarse este párrafo de manera que la moneda designada en el título se consideraría que era la moneda del país en que debería hacerse el pago, siempre que se cumplieran las condiciones siguientes :

a) Que el importe del título estuviera especificado en una moneda que tuviera designación idéntica por lo menos en otro Estado distinto del Estado en que debería hacerse el pago; y

b) Que no se identificara la moneda con la de Estado alguno; y

c) Que se indicara en el título el Estado en que debería hacerse el pago.

Párrafo 3

99. El Grupo de Trabajo expresó su acuerdo con esta disposición y decidió suprimir las palabras que figuraban entre corchetes debido a su decisión de que el título estuviera fechado, de conformidad con los párrafos 2 y 3 del artículo 1.

Párrafo 4

100. El Grupo de Trabajo convino en que el párrafo 4 debería ajustarse al artículo 5 de la Ley Uniforme de Ginebra : si se estipulara que el título devengaría intereses, sin especificar el tipo de interés, se estimaría que era inexistente la estipulación.

Artículo 9

« 1) El título será pagadero a la vista

» *a)* Si declara que es pagadera a la vista, a requerimiento o contra presentación, o si contiene alguna expresión equivalente;

» *b)* Si no determina la fecha del pago.

» 2) Cuando el título sea aceptado, endosado o garantizado después de su vencimiento será pagadero a la vista respecto del aceptante, el endosante o el garante.

» 3) La letra será pagadera en tiempo determinado si indica que es pagadera

» *a)* En una fecha determinada o a un cierto plazo desde una fecha determinada o a un cierto plazo desde la fecha de la letra;

» *b)* O a un cierto plazo vista;

» [*c)* O a plazos en fechas sucesivas, aun cuando en la letra se estipule que en caso de falta de pago de un plazo el resto de la suma vencerá inmediatamente.]

» 4) Un pagaré será pagadero en tiempo determinado si se indica que es pagadero

» *a)* En una fecha determinada o a un cierto plazo desde una fecha determinada o a un cierto plazo desde la fecha del pagaré; [o]

» [*b)* O a plazos en fechas sucesivas, aun cuando en el pagaré se estipule que en caso de falta de pago de un plazo el resto de la suma vencerá inmediatamente.]

» 5) El momento de pago del título pagadero a un cierto plazo a partir de la fecha se determinará con referencia a la fecha fijada en el título, independientemente de que éste esté antedatado o posdatado. »

101. En este artículo se determina el momento en que se considera que un título es pagadero a la vista o en tiempo determinado.

Párrafos 1 y 2

102. El Grupo de Trabajo expresó su conformidad con estas disposiciones.

Párrafo 3

Incisos a *y* b

103. El Grupo de Trabajo expresó su conformidad con estas disposiciones.

Inciso c

104. El Grupo de Trabajo expresó su conformidad con la esencia de esta disposición, con sujeción a las siguientes consideraciones :

a) Habida cuenta de que una cláusula de vencimiento anticipado podía prever el pago de un saldo no pagado en fecha posterior a la del día en que se produjo la falta de pago, habría que suprimir la palabra «inmediatamente»;

b) Deberían redactarse reglas complementarias sobre los derechos y obligaciones de las partes en el caso de que un saldo no pagado se hiciera exigible (cláusula de vencimiento anticipado).

Párrafo 4

105. El Grupo de Trabajo convino en que sus conclusiones relativas al párrafo 3 eran también válidas con respecto al párrafo 4.

Párrafo 5

106. En el párrafo 5 se prevé que la expresión « fecha fijada en el título » significa la fecha fijada en el título, independientemente de la fecha verdadera.

107. El Grupo de Trabajo manifestó su conformidad con esta disposición, pero consideró que las palabras

« independientemente de que éste esté antedatado o posdatado » debían eliminarse, ya que cabría suponer que la fecha fijada en el título era conclusiva.

108. Un representante manifestó la opinión de que debía suprimirse el párrafo 5.

109. El Grupo de Trabajo examinó la cuestión de saber qué efecto jurídico tendría un título en el que se fijase que el pago debía efectuarse en una fecha determinada *o antes*. Según una opinión, un título de este tipo sería pagadero a la vista. Según otra opinión, habría que distinguir si el pago lo solicitaba el tenedor antes de la fecha determinada o si lo hacía la parte responsable que efectuó el pago antes de esa fecha. El Grupo pidió a la Secretaría que examinase estas cuestiones y averiguase si, en la práctica, se utilizaban títulos con este tipo de fecha de vencimiento.

Artículo 10

« 1) La letra podrá

» *a)* Librarse contra dos o más librados,

» *b)* Firmarse por dos o más libradores,

» *c)* Pagarse a dos o más tomadores.

» 2) El pagaré podrá

» *a)* Suscribirse por dos o más suscriptores,

» *b)* Pagarse a dos o más tomadores.

» 3) Si el título es pagadero a dos o más tomadores alternativamente podrá pagarse a cualquiera de ellos, y cualquiera de ellos que se hallare en posesión del título podrá ejercer los derechos del tenedor. En los demás casos, el título será pagadero a todos ellos y los derechos del tenedor sólo podrán ser ejercidos por todos ellos. »

110. En el artículo 10 se prevé que una letra o un pagaré podrán librarse por dos o más libradores o librarse contra más de dos o más librados o pagarse a dos o más tomadores. En este artículo se dispone también que si el título es pagadero a dos o más tomadores alternativamente (A o B), será pagadero a cualquiera de ellos y cualquiera de ellos podrá endosar el título. Si el título no es pagadero a dos o más tomadores alternativamente (A y B), se pagará a A y B juntamente y tendrá que ir endosado por ambos.

111. El Grupo de Trabajo convino en que la ley uniforme debía contener una norma por la que se permitiese una pluralidad de libradores, librados o tomadores. Sin embargo, el Grupo opinó que había que volver a examinar las disposiciones del proyecto de ley uniforme que regulaban los casos en que se diera esta pluralidad y que había que completar esas normas.

3. Modo de completar un título inacabado

Artículo 11

» 1) Se presumirá que el poseedor de un escrito

» *a)* En cuyo texto figuren las palabras « Págase por esta letra de cambio internacional librada con arreglo a la Convención de ... » o las palabras « Por este pagaré internacional suscrito con arreglo a la Convención de ... me comprometo a pagar ... » (o expresión equivalente), y

» *b)* Que esté firmado por el librador o el suscriptor,

pero que carezca de los elementos propios de uno o más de los restantes requisitos establecidos en el artículo 1 2) ó 1 3), ha recibido autorización del librador o del suscriptor para insertar estos elementos y el título así completado surtirá efectos como letra o como pagaré;

» 2) Cuando tal título fuere completado en modo distinto del expresado en la autorización dada, la falta de autorización no podrá oponerse como excepción frente al tenedor que hubiere recibido el título sin conocimiento de dicha falta de autorización. »

112. El artículo 11 prevé el modo de completar un título que carece de los elementos necesarios a efectos de negociabilidad con arreglo a la ley uniforme. Este artículo no se aplica a la alteración o corrección de elementos que aparecen en un título completo; en este caso se aplicará el artículo 29 relativo a las alteraciones importantes. El artículo 11 se aplica cuando se satisfacen los dos requisitos siguientes :

a) El título debe contener las palabras « letra de cambio internacional » o « pagaré internacional » y debe mencionar que está sujeto a lo dispuesto en la Convención de ...; y

b) El título debe estar firmado por el librador o el suscriptor.

Si se cumplen estos requisitos, todos los poseedores del « escrito » están autorizados por el librador o el suscriptor a insertar los elementos que falten. Si esta inserción se hace de conformidad con la autorización dada, el título, tal como ha quedado completado, surtirá efectos con arreglo a lo dispuesto en la ley uniforme. Si la inserción no se hace de conformidad con la autorización dada, el título es también eficaz como título con arreglo a la ley uniforme, pero cualquier persona que firmó el título antes de que éste se completase de esta manera podrá oponer esta falta de autorización como excepción. Sin embargo, no podrá oponerse esta excepción al tenedor que hubiere recibido el título sin conocimiento de dicha falta de autorización. En el artículo se establece la presunción, salvo prueba en contrario, de que el título fue completado de conformidad con la autorización dada.

113. El Grupo de Trabajo convino en que la cuestión contemplada por el artículo 11 debía regirse por la ley uniforme. El Grupo convino también en que el artículo 11 tenía que aplicarse únicamente cuando el « escrito » incluyese las palabras « letra de cambio internacional » o « pagaré internacional » y una referencia a la Convención en tanto que ley aplicable, y estuviera firmado por el librador, el suscriptor o el aceptante.

114. El Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que redactase de nuevo el artículo 11 con arreglo a las siguientes directrices :

a) En el artículo no debía hacerse referencia a ninguna presunción;

b) En el artículo no debía hacerse referencia expresa a ninguna autorización dada por el librador o el suscriptor;

c) No debía utilizarse la expresión « poseedor »;

d) En el artículo debía constar claramente que sólo se aplicaba cuando faltase algún elemento y, por lo tanto, pudiera insertarse, y que no se aplicaba a la corrección de las palabras o cifras ya existentes;

e) En el artículo debía concretarse que cuando se insertasen elementos contrarios al acuerdo entre las partes, el título sería negociable con arreglo a lo dispuesto en la ley uniforme, pero las partes que lo hubieran firmado antes de que se completase de este modo podrían oponer una excepción a la responsabilidad basada en dicho título respecto del tenedor que hubiese recibido el título con conocimiento de la falta de acuerdo.

115. Un representante manifestó que cualquier firma debería ser suficiente a los efectos del artículo 11.

116. El Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que, cuando redactase de nuevo el artículo 11, tuviese en cuenta la redacción del artículo 10 de la Ley Uniforme de Ginebra.

Labor futura

117. Habiendo terminado su primera lectura del proyecto de ley uniforme sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales, el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que preparase y presentase en el quinto período de sesiones del Grupo un proyecto revisado de ley uniforme en el que se tuvieran en cuenta sus deliberaciones y conclusiones. El Grupo aprobó la sugerencia hecha por su Secretaría de que ésta se mantuviera en contacto con representantes del Grupo a los efectos de preparar un texto revisado en los distintos idiomas oficiales.

118. El Grupo de Trabajo deliberó sobre la fecha de su quinto período de sesiones. El Grupo opinó que el examen del lugar y la fecha de ese período de sesiones debía reservarse a la Comisión para que éste decidiera en su próximo noveno período de sesiones, que ha de iniciarse el 12 de abril de 1976.

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

Título o descripción	*Signatura del documento*
Programa provisional	A/CN.9/WG.IV/WP.5
Proyecto de ley uniforme sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales : proyecto de texto del artículo 79	A/CN.9/WG.IV/CRP.9
Proyecto de ley uniforme sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales, con comentarios . .	A/CN.9/WG.IV/CRP.10 y Add.1-6

III.—ARBITRAJE COMERCIAL INTERNACIONAL

1. Informe del Secretario General : proyecto revisado de reglamento de arbitraje para uso facultativo en el arbitraje especial relacionado con el comercio internacional (Reglamento de arbitraje de la CNUDMI) (A/CN.9/112)*

ÍNDICE

	Párrafos
INTRODUCCIÓN	1–20
1. Mandato	1–7
2. Estructura del reglamento	8–9
3. La cláusula o acuerdo de arbitraje	10–13
4. Posibles adiciones al modelo básico de cláusula de arbitraje o acuerdo separado de arbitraje	14–20
a) La autoridad designadora	15
b) Número de árbitros	16
c) Lugar de arbitraje	17
d) Idiomas	18
e) Arbitraje *ex aequo et bono* o como amigables componedores	19
f) Modelo de cláusula de arbitraje o acuerdo separado de arbitraje	20

REGLAMENTO DE ARBITRAJE COMERCIAL INTERNACIONAL (PROYECTO REVISADO)

	Página
Sección I : Disposiciones introductorias	179
Ambito de aplicación (artículo 1)	179
Modificación del Reglamento (artículo 2)	179
Recepción de comunicaciones; cómputo de los plazos (artículo 3)	179
Notificación del arbitraje (artículo 4)	179
Representación (artículo 5)	180
Sección II. Nombramiento de los árbitros	180
Número de árbitros (artículo 6)	180
Nombramiento de árbitro único (artículo 7)	180
Nombramiento de tres árbitros (artículo 8)	180
Recusación de los árbitros (artículos 9 a 11)	181
Muerte o renuncia de un árbitro; incapacidad del árbitro o incumplimiento de sus funciones (artículo 12)	182
Detalles sobre los árbitros propuestos (artículo 13)	182
Sección III. Procedimiento arbitral	182
Disposiciones generales (artículo 14)	182
Lugar del arbitraje (artículo 15)	182
Idioma (artículo 16)	182
Escrito de demanda (artículo 17)	182
Contestación (artículo 18)	182
Declinatoria de la competencia de los árbitros (artículo 19)	183
Otros escritos : documentos o pruebas complementarios (artículo 20)	183
Plazos (artículo 21)	183
Audiencias, pruebas (artículo 22)	183
Medidas provisionales de protección (artículo 23)	183
Peritos (artículo 24)	184
Falta de presentación de un escrito; rebeldía de las partes (artículo 25)	184
Renuncia del Reglamento (artículo 26)	184

* 7 de noviembre de 1975.

	Página
Sección IV. Laudo	184
Forma y efecto del laudo (artículo 27)	184
Derecho aplicable (artículo 28)	184
Arreglo u otros motivos de suspensión (artículo 29)	184
Interpretación del laudo (artículo 30)	185
Rectificación del laudo (artículo 31)	185
Laudo adicional (artículo 32)	185
Costas (artículo 33)	185
Depósito de las costas (artículo 34)	185

Introducción

1. *Mandato*

1. La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI), en su sexto período de sesiones (2 a 13 de abril de 1973), pidió al Secretario General que :

« En consulta con las comisiones económicas regionales de las Naciones Unidas y los centros de arbitraje comercial internacional, y teniendo en cuenta los reglamentos de arbitraje de la Comisión Económica para Europa y de la Comisión Económica para Asia y el Lejano Oriente, prepare un proyecto de reglamento tipo de arbitraje para uso facultativo en el arbitraje especial relacionado con el comercio internacional; » [1].

2. La versión inicial de ese proyecto de reglamento de arbitraje fue preparada por la Secretaría en consulta con el profesor Pieter Sanders, de los Países Bajos, quien actuó como asesor de la Secretaría en la materia. Por invitación de la Secretaría, el Comité Internacional sobre Arbitraje Comercial (anteriormente denominado Comité Internacional Organizador) del Congreso Internacional de Arbitraje, órgano integrado por representantes de centros de arbitraje comercial internacional y por expertos en esa materia, designó un Grupo Consultivo constituido por cuatro expertos para que celebrase consultas con la Secretaría en relación con el proyecto de reglamento de arbitraje [2]. El Grupo Consultivo presentó sus comentarios sobre dos versiones anteriores del proyecto de reglamento de arbitraje.

3. Seguidamente, el proyecto de reglamento titulado « Anteproyecto de reglamento de arbitraje para uso facultativo en el arbitraje especial relacionado con el comercio internacional » (transcrito en el documento A/CN.9/97) * se distribuyó entre las comisiones regionales de las Naciones Unidas y unos 75 centros de arbitraje comercial internacional para que formulasen observaciones. Ese proyecto de reglamento se examinó también en el Quinto Congreso de Arbitraje Internacional, celebrado en Nueva Delhi (India) del 7 al 10 de enero de 1975. Las observaciones hechas en dicha reunión y las modificaciones sugeridas en ella respecto del proyecto de reglamento se transcribieron en el documento A/CN.9/97/Add.2 *. El Quinto Congreso de Arbitraje Internacional aprobó también una resolución sobre el proyecto de reglamento de arbitraje por la que apoyó los principios del anteproyecto de reglamento, y alentó a la CNUDMI, a la luz de las observaciones hechas en ese proyecto, a que completase el reglamento y lo pusiera a punto para su uso en la fecha más temprana posible [3].

4. Dado que la mayoría de los centros de arbitraje comercial internacional estuvieron representados en el Quinto Congreso de Arbitraje Internacional y presentaron sus observaciones directamente a los dos grupos de trabajo establecidos en dicho Congreso, fueron escasas las respuestas recibidas por la Secretaría de esos centros. Se recibieron respuestas de la Comisión Económica para Europa, la Cámara de Comercio Internacional y Cámara Argentina de Comercio (todas ellas transcritas en el documento A/CN.9/97/Add.1) *; del Gobierno de Noruega, la Cámara Húngara de Comercio, la Comisión Interamericana de Arbitraje Comercial y el Banco Interamericano de Desarrollo (todas ellas transcritas en el documento A/CN.9/97/Add.3) *; y de la Comisión de las Comunidades Europeas (transcrita en el documento A/CN.9/97/Add.4).*.

5. La Comisión tuvo ante sí para su examen, en su octavo período de sesiones (Ginebra, 1.º a 17 de abril de 1975) el « Anteproyecto de reglamento de arbitraje para uso facultativo en el arbitraje especial relacionado con el comercio internacional », junto con las observaciones y respuestas anteriormente mencionadas. En dicho período de sesiones la Comisión convino en que, al examinar el anteproyecto de reglamento de arbitraje, se concentraría en los conceptos básicos que informaban el proyecto y en las cuestiones principales de que se ocupa-

[1] 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 N.º 17* (A/9017), párr. 85 (*Anuario de la CNUDMI, vol. IV : 1973*, primera parte, II, A).

[2] El Grupo Consultivo estuvo integrado por las siguientes personas :

a) El Dr. Carlos A. Dunshee de Abranches, Director General de la Comisión Interamericana de Arbitraje Comercial;

b) El profesor Tokusuke Kitagawa, de la Universidad Metropolitana de Tokio;

c) El Sr. Donald B. Straus, Presidente del Instituto de Investigaciones de la American Arbitration Association;

d) El profesor Heinz Strohbach, miembro del Tribunal de Arbitraje de la Cámara de Comercio de la República Democrática Alemana.

* Reproducido en el *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, segunda parte, III.

[3] El texto de dicha resolución se transcribe en el documento A/CN.9/97/Add.1, anexo IV.

ban los artículos de éste. La Comisión convino asimismo en que, en dicho período de sesiones, no debería llegar a conclusiones definitivas sobre materias de fondo y que el objeto principal de sus deliberaciones era el de celebrar un debate general sobre el anteproyecto en su conjunto. En el anexo I del informe de la Comisión sobre la labor realizada en su octavo período de sesiones (A/10017) * figura un resumen de las deliberaciones de la Comisión en dicho período de sesiones. Al término de sus deliberaciones, la Comisión decidió pedir al Secretario General que :

a) Preparase un proyecto revisado de dicho reglamento, teniendo en cuenta las observaciones formuladas respecto del anteproyecto durante su octavo período de sesiones.

b) Presentase el proyecto revisado de reglamento de arbitraje a la Comisión en su noveno período de sesiones.

6. Atendiendo a dicha petición, la Secretaría, en consulta con el profesor Pieter Sanders, que ha continuado sirviendo de asesor a la Secretaría sobre esta materia, ha preparado dos documentos [4]. El presente documento contiene el texto integrado de un proyecto de reglamento de arbitraje, que se basa en el anteproyecto de reglamento que la Comisión examinó en su octavo período de sesiones y en el que se toman en cuenta las observaciones y sugerencias hechas en ese período de sesiones [5]. En un segundo documento (A/CN.9/113) ** aparece un texto que, en relación con determinadas cuestiones, contiene disposiciones que reflejan observaciones y sugerencias que no se han mantenido en el texto integrado. Ese texto se presenta en ocasiones en forma de variantes de disposiciones.

7. En la redacción del reglamento, se tomaron en cuenta las siguientes convenciones internacionales :

Nueva York, 1958	Convención sobre el Reconocimiento y la Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras
Ginebra, 1961	Convención Europea sobre Arbitraje Comercial Internacional
Wáshington, 1965	Convención sobre Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones entre Estados y Nacionales de Otros Estados

Se tomaron también especialmente en consideración los siguientes reglamentos de arbitraje ya existentes :

Reglamento de la CEPE	Reglamento de arbitraje de la Comisión Económica para Europa, 1966
Reglamento de la CEPALO	Reglamento de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Asia y el Lejano Oriente sobre arbitraje comercial internacional (en la actualidad, Comisión Económica y Social de las Naciones Unidas para Asia y el Pacífico), 1966
Reglamento de la CCI	Reglamento de conciliación y arbitraje de la CCI, 1975
Reglamento de la Comisión Interamericana de Arbitraje Comercial	Reglamento de la Comisión Interamericana de Arbitraje Comercial
Reglamento de la American Arbitration Association	Reglamento de arbitraje comercial de la American Arbitration Association
Reglamento de la Cámara de Comercio de la URSS	Reglamento de la Comisión de arbitraje de comercio exterior de la Cámara de Comercio de la URSS

Se ha prestado también atención a las disposiciones de diversos otros reglamentos de arbitraje.

2. *Estructura del reglamento*

8. El reglamento se divide en cuatro secciones :

Sección I	Disposiciones introductorias (artículos 1 a 5);
Sección II	Nombramiento de los árbitros (artículos 6 a 13);
Sección III	Procedimiento arbitral (artículos 14 a 26);
Sección IV	Laudo (artículos 27 a 34)

9. En cumplimiento de la decisión adoptada por la Comisión en su sexto período de sesiones a que se ha hecho referencia en el párrafo 1 *supra*, el reglamento propuesto está destinado al arbitraje en los casos en que, por acuerdo de las partes, el litigio se someta a la decisión de un sólo árbitro o de un tribunal arbitral compuesto de tres miembros y establecido especialmente *(ad hoc)* para resolver el litigio en cuestión.

3. *La cláusula o acuerdo de arbitraje*

10. El acuerdo de someter un litigio a arbitraje suele concluirse antes de que se plantee tal litigio, y figura en una cláusula del contrato (la cláusula de arbitraje) o en un acuerdo separado de arbitraje. Con menos frecuencia, el acuerdo de arbitraje se concluye en un documento separado después de que se ha planteado un litigio. La cláusula de arbitraje o el acuerdo separado de arbitraje deben redactarse cuidadosamente, pues sirven de fundamento jurídico al arbitraje. Cabe observar que los árbitros carecen de competencia para rebasar el ámbito de la cláusula de arbitraje o del acuerdo separado de arbitraje.

11. Cabe también observar que, en virtud del párrafo 1 del artículo 1 del reglamento, la aplicabilidad de éste depende de que se haga expresa referencia a él, por

* Reproducido en el *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, primera parte, II, 1.

** Reproducido en el presente volumen, segunda parte, III, 3, *infra*.

[4] La Secretaría agradece profundamente la asistencia que le ha prestado el profesor Pieter Sanders en la preparación de esos dos documentos.

[5] En el documento A/CN.9/112/Add.1 figura un comentario del texto integrado de reglamento de arbitraje, reproducido en el presente volumen, segunda parte, III, 2, *infra*.

escrito, en la cláusula de arbitraje o en el acuerdo separado de arbitraje. Será suficiente la simple mención en una cláusula de arbitraje o en un acuerdo separado de arbitraje de que todos los litigios que puedan derivarse del contrato se resolverán conforme al Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI.

12. Sin embargo, dado que una cláusula de arbitraje o un acuerdo separado de arbitraje inadecuados o incompletos pueden ocasionar dificultades y demoras en el procedimiento arbitral, se recomienda el texto que figura a continuación. Dicho texto determina claramente el ámbito de la cláusula de arbitraje o del acuerdo separado de arbitraje y, al conferir a los árbitros autoridad para que decidan sobre una amplia gama de litigios, reduce la posibilidad de que se alegue que los litigios relacionados con el contrato rebasan la competencia de los árbitros. El texto de este modelo básico de cláusula de arbitraje o acuerdo separado de arbitraje es el siguiente :

« Todo litigio, discrepancia o reclamación resultantes de este contrato o relacionados con él o con su incumplimiento, terminación o invalidez se resolverán mediante arbitraje de conformidad con el Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI que las partes declaran conocer. Cualquier tribunal competente podrá pronunciarse sobre el laudo dictado por el árbitro (o árbitros). »

13. Se ha añadido la última frase del texto que figura anteriormente para facilitar la práctica que existe en algunas jurisdicciones de tratar de obtener la ejecución judicial no del laudo arbitral, sino del fallo basado en el laudo que pronuncie un tribunal competente.

4. *Posibles adiciones al modelo básico de cláusula de arbitraje o acuerdo separado de arbitraje*

14. Una cláusula de arbitraje o acuerdo separado de arbitraje pueden incluir más que el simple acuerdo de las partes de someter ciertas categorías de litigio a arbitraje de conformidad con el reglamento. Durante el arbitraje, tal vez se planteen algunas cuestiones que las partes podrían haber resuelto si se hubieran comprendido disposiciones adecuadas en la cláusula de arbitraje o acuerdo separado de arbitraje. Al estipular disposiciones destinadas a tratar de resolver esos problemas, el modelo de cláusula de arbitraje o acuerdo separado de arbitraje señalará también a la atención de las partes esos posibles problemas. Las posibles adiciones se refieren a los siguientes extremos :

a) *La autoridad designadora*

15. El reglamento dispone que, en determinados casos, los árbitros serán nombrados por « una autoridad designadora ». El nombramiento de árbitros incumbe a una autoridad designadora cuando las partes no lleguen a un acuerdo sobre la elección de un árbitro único (artículo 7, párrafos 3 y 6) o árbitro presidente (artículo 8, párrafos 5 y 8), y cuando, en el caso de un tribunal arbitral compuesto de tres miembros, una parte no designe un árbitro (artículo 8, párrafo 3). El reglamento dispone también que la decisión sobre la recusación de un árbitro corresponderá a una autoridad designadora (artículo 11, párrafo 1). El reglamento autoriza a las partes a que convengan en el nombramiento de una autoridad designadora, que puede ser una persona física o un instituto. Las partes pueden convenir en el nombramiento de una autoridad designadora en la cláusula de arbitraje o acuerdo separado de arbitraje, o en una fase ulterior, después de que se haya planteado el litigio que ha de someterse a arbitraje. El reglamento prescribe también un procedimiento para el nombramiento de una autoridad designadora cuando las partes no procedan al mismo (artículo 7, párrafo 4 y artículo 8, párrafos 3 y 6). Sin embargo, dado que el nombramiento de una autoridad designadora por las partes con anterioridad al comienzo del procedimiento arbitral puede acelerar tanto el nombramiento de los árbitros como la decisión sobre posibles recusaciones, se recomienda que se nombre la autoridad designadora en la cláusula de arbitraje o acuerdo separado de arbitraje mediante la siguiente adición :

« Además, las partes convienen en que :

» *i)* La autoridad designadora será ... » [nombre de la persona o instituto].

b) *Número de árbitros*

16. En virtud del artículo 6 del reglamento, las partes pueden decidir si entenderá del caso un solo árbitro o un tribunal arbitral compuesto de tres árbitros. Las partes pueden convenir en el número de árbitros en la cláusula de arbitraje o acuerdo separado de arbitraje, o bien pueden llegar a un acuerdo sobre ese número una vez que se conozcan los detalles del litigio sometido a arbitraje. Cuando el número necesario de árbitros pueda determinarse en el momento de la conclusión de la cláusula de arbitraje o acuerdo separado de arbitraje, la inclusión de ese número en la cláusula de arbitraje o acuerdo separado de arbitraje puede acelerar el procedimiento arbitral. Dicha inclusión puede efectuarse del siguiento modo :

« Además, las partes convienen en que :

» El número de árbitros será de ... » (uno o tres).

c) *Lugar de arbitraje*

17. En virtud del párrafo 1 del artículo 15, el lugar de celebración del arbitraje es el que hayan convenido las partes. Si las partes no han convenido tal lugar, será el que determinen los árbitros. Por otra parte, con arreglo al párrafo 4 del artículo 15, el laudo tiene que pronunciarse en el lugar del arbitraje. En el momento en que las partes concluyan el acuerdo de arbitraje, quizá no deseen elegir el lugar del mismo, toda vez que la determinación del lugar más adecuado del arbitraje puede depender de la naturaleza y circunstancias del litigio concreto que haya de someterse a arbitraje. Cuando sea posible elegir el lugar del arbitraje en el momento de la conclusión del acuerdo de arbitraje, dicha elección puede añadirse en la cláusula de arbitraje o acuerdo separado de arbitraje del modo siguiente :

« Además, las partes convienen en que :

» El lugar del arbitraje será ... » (ciudad o país).

d) *Idiomas*

18. En virtud del párrafo 1 del artículo 16, el idioma o los idiomas que se hayan de utilizar en el procedimiento

arbitral vendrán determinados por acuerdo entre las partes. En ausencia del tal acuerdo, los árbitros efectuarán esa determinación conforme a lo dispuesto en dicho párrafo. Las partes tal vez estimen conveniente determinar esta cuestión en la cláusula de arbitraje o acuerdo separado de arbitraje del modo siguiente :

« Además, las partes convienen en que :

» El idioma o los idiomas que se utilizarán en el procedimiento arbitral serán ... »

e) *Arbitraje* ex æquo et bono *o como amigables componedores*

19. Con arreglo al párrafo 3 del artículo 28, los árbitros solamente pueden decidir *ex aequo et bono* o como amigables componedores un litigio que les haya sido sometido si las partes les han autorizado de modo expreso para ello y el derecho de arbitraje del país en que haya de pronunciarse el laudo permite tal arbitraje. Las partes tal vez deseen autorizar a los árbitros, en la cláusula de arbitraje o acuerdo separado de arbitraje, a que adopten tal decisión.

f) *Modelo de cláusula de arbitraje o acuerdo separado de arbitraje*

20. A la luz de las observaciones hechas anteriormente, se propone que se apruebe la siguiente redacción para la cláusula de arbitraje o acuerdo separado de arbitraje :

« Todo litigio, discrepancia o reclamación resultantes de este contrato o relacionados con él o con su incumplimiento, terminación o invalidez, se resolverán mediante arbitraje de conformidad con el Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI que las partes declaran conocer. Cualquier tribunal competente podrá pronunciarse sobre el laudo dictado por el árbitro (o árbitros).

» Además, las partes convienen en que :

» *a)* La autoridad designadora será ... (nombre de la persona o instituto);

» *b)* El número de árbitros será de ... (uno o tres);

» *c)* El lugar del arbitraje será ... (ciudad o país);

» *d)* El idioma o los idiomas que se utilizarán en el procedimiento arbitral serán ...;

» [*e)* Autorización, si se estima conveniente, para que los árbitros procedan *ex aequo et bono* o como amigables componedores]. »

Reglamento de Arbitraje Comercial Internacional (proyecto revisado)

SECCIÓN I.—DISPOSICIONES INTRODUCTORIAS

AMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 1

1. El presente Reglamento se aplicará cuando las partes en un contrato, por acuerdo escrito que se refiera expresamente al Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI, han convenido que los litigios que resulten de ese contrato se resolverán de conformidad con el presente Reglamento.

2. Por « partes » se entenderá toda persona natural o moral, con inclusión de las personas morales de derecho público.

3. Por « acuerdo escrito » se entenderá una cláusula de arbitraje incluida en un contrato o un acuerdo de arbitraje separado, incluso un acuerdo que figure en un canje de cartas, firmados por las partes, o en un canje de telegramas o télex.

4. Por « litigios que resulten de ese contrato » se entenderán los litigios, presentes o futuros, que surjan de un contrato celebrado entre las partes o que se relacionen con él o con su incumplimiento, extinción o invalidez.

MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO

Artículo 2

Las partes podrán convenir por escrito en cualquier momento en la modificación de cualquier disposición del presente Reglamento, incluidos cualesquier plazos establecidos por el Reglamento o que deriven de su aplicación.

RECEPCIÓN DE COMUNICACIONES

CÓMPUTO DE LOS PLAZOS

Artículo 3

1. Para los fines del presente Reglamento se considerará que toda notificación, nota, comunicación o propuesta de una parte a la otra se ha recibido en el día en que es entregada en la residencia habitual o establecimiento de la otra parte, o si esa parte no tiene tal residencia o establecimiento, en su última residencia o establecimiento conocido.

2. Para los fines del cómputo de cualquier plazo establecido en el presente Reglamento, ese plazo comenzará a correr a partir de la fecha en que se reciba una notificación, nota, comunicación o propuesta, y ese día se computará como el primero de dicho plazo. Si el último día de ese plazo es feriado oficial o día no laborable en la residencia o establecimiento del destinatario, el plazo se prorrogará hasta el primer día laborable siguiente. Los demás días feriados o no laborables que ocurran durante el transcurso del plazo se incluirán en el cómputo del plazo.

NOTIFICACIÓN DEL ARBITRAJE

Artículo 4

1. La parte que inicialmente recurra al arbitraje (en adelante denominada el « demandante »), deberá notificar a la otra parte (en adelante denominada el « demandado ») que se ha invocado una cláusula de arbitraje o un acuerdo separado de arbitraje concertado por las partes.

2. Se considerará que el procedimiento arbitral se inicia en la fecha en que se entrega tal notificación (en adelante denominada « notificación del arbitraje ») en la residencia habitual o establecimiento del demandado o, si no tiene tal residencia o establecimiento, en su última residencia o establecimiento conocido.

3. La notificación del arbitraje contendrá, sin limitarse necesariamente a ella, la información siguiente :

a) El nombre y la dirección de las partes;

b) Una referencia a la cláusula o al acuerdo de arbitraje que se invoca;

c) Una referencia al contrato del que resulte el litigio o que se relacione con él;

d) La naturaleza general del agravio y, si procede, una indicación de su cuantía;

e) La reparación o indemnización solicitada;

f) Una propuesta sobre el número de arbitradores (es decir uno o tres), cuando las partes no hayan convenido antes en ello.

REPRESENTACIÓN

Artículo 5

Cualquiera de las partes podrá estar representada por un abogado o un agente, previa comunicación del nombre y la dirección de esa persona a la otra parte. Se considerará realizada esa comunicación cuando un abogado o un agente, en nombre de una de las partes, efectúe la notificación del arbitraje o presente el escrito de demanda, de contestación o de reconvención.

SECCIÓN II.—NOMBRAMIENTO DE LOS ÁRBITROS

NÚMERO DE ÁRBITROS

Artículo 6

Si las partes no han convenido previamente en el número de árbitros (es decir, uno o tres) y si dentro de los 15 días siguientes a la fecha de recepción por el demandado de la notificación del arbitraje enviada por el demandante, las partes no han convenido en que habrá un árbitro único, se nombrarán tres árbitros.

NOMBRAMIENTO DE ÁRBITRO ÚNICO

Artículo 7

1. Si se ha de nombrar un árbitro único, su nacionalidad será distinta de la de las partes.

2. El demandante propondrá al demandado, por telegrama o télex, los nombres de uno o más candidatos de entre quienes se escogerá al árbitro único. Las partes tratarán de llegar a un acuerdo sobre la elección del árbitro único dentro de los 30 días siguientes a la recepción por el demandado de la propuesta del demandante.

3. Si transcurrido ese plazo las partes no se han puesto de acuerdo sobre la elección del árbitro único, o si antes de la expiración del plazo de las partes han llegado a la conclusión de que no podrá haber acuerdo, el árbitro único será nombrado por la autoridad designadora escogida anteriormente por las partes. Si la autoridad designadora escogida previamente no desea o no puede actuar como tal, o si esa autoridad no ha sido designada por las partes, el demandante propondrá al demandado, por telegrama o télex, los nombres de uno o más institutos o personas de entre quienes se escogerá la autoridad designadora. Las partes tratarán de llegar a un acuerdo sobre la elección de la autoridad designadora dentro de los 15 días siguientes a la recepción por el demandado de la propuesta del demandante.

4. Si transcurrido ese plazo las partes no se han puesto de acuerdo sobre el nombramiento de la autoridad designadora, el demandante podrá recurrir para ese nombramiento :

a) Al Secretario General del Tribunal Permanente de Arbitraje de La Haya; o

b) [Se añadirá un órgano o entidad competente que ha de establecerse con los auspicios de las Naciones Unidas.]

La autoridad mencionada en los incisos *a* o *b* podrá solicitar de cualquiera de las partes la información que considere necesaria para el desempeño de sus funciones y comunicará a ambas partes el nombre de la autoridad designadora escogida por ella.

5. El demandante enviará a la autoridad designadora una copia de la notificación de arbitraje, una copia del contrato del que resulte el litigio o que se relacione con éste, y una copia del acuerdo de arbitraje si no figura en el contrato.

6. La autoridad designadora procederá al nombramiento del árbitro único de conformidad con el sistema de lista siguiente;

La autoridad designadora enviará a ambas partes una lista idéntica de por lo menos tres candidatos;

Dentro de los 15 días siguientes a la recepción de esa lista, cada una de las partes podrá devolverla a la autoridad designadora tras haber suprimido el nombre o los nombres que le merecen objeción y enumerado los nombres restantes de la lista en el orden de su preferencia;

Transcurrido el plazo mencionado, la autoridad designadora nombrará el árbitro único de entre los candidatos aprobados en las listas devueltas y de conformidad con el orden de preferancia indicado por las partes.

Si por cualquier motivo no puede hacerse el nombramiento según este procedimiento, la autoridad designadora ejercerá su discreción para nombrar al árbitro único.

La autoridad designadora podrá solicitar de cualquiera de las partes la información que considere necesaria para el desempeño de sus funciones.

NOMBRAMIENTO DE TRES ÁRBITROS

Artículo 8

1. Si se han de nombrar tres árbitros, cada parte nombrará uno. Los dos árbitros así nombrados escogerán el tercer árbitro que actuará de presidente del tribunal arbitral.

2. La nacionalidad del árbitro presidente será distinta de la de las partes.

3. Si dentro de los 15 días siguientes a la recepción de la notificación del demandante en que se nombra un árbitro, el demandado no ha notificado al demandante,

por telegrama o télex, el árbitro por él nombrado, el demandante podrá :

a) Si las partes han escogido anteriormente una autoridad designadora, solicitar que esa autoridad nombre el segundo árbitro;

b) Si la autoridad designadora escogida con anterioridad no quiere o no puede actuar como tal, o si las partes no han escogido esa autoridad, recurrir para ese nombramiento a cualquiera de las autoridades mencionadas en el párrafo 4 del artículo 7.

La autoridad designadora podrá ejercer su discreción para el nombramiento del segundo árbitro.

4. Si dentro de los 15 días siguientes al nombramiento del segundo árbitro, los dos árbitros no se han puesto de acuerdo sobre la elección del árbitro presidente, el demandante podrá proponer al demandado, por telegrama o télex, los nombres de uno o más candidatos de entre quienes se escogerá el árbitro presidente. Las partes tratarán de llegar a un acuerdo sobre la elección del árbitro presidente dentro de los 30 días siguientes a la recepción por el demandado de la propuesta del demandante.

5. Si transcurrido ese plazo las partes no se han puesto de acuerdo sobre la elección del árbitro presidente, o si antes de la expiración del plazo las partes han llegado a la conclusión de que no podrá haber acuerdo, el árbitro presidente será nombrado por la autoridad designadora escogida anteriormente por las partes. Si la autoridad designadora escogida antes por las partes no desea o no puede actuar como tal, o si las partes no han convenido en una autoridad de esa índole, el demandante podrá proponer al demandado, por telegrama o télex, los nombres de uno o más institutos o personas, de entre quienes se escogerá la autoridad designadora. Las partes tratarán de llegar a un acuerdo sobre la elección de la autoridad designadora dentro de los 15 días siguientes a la recepción por el demandado de la propuesta del demandante.

6. Si transcurrido ese plazo, las partes no se han puesto de acuerdo sobre la elección de la autoridad designadora, el demandante podrá recurrir a cualquiera de las autoridades mencionadas en el párrafo 4 del artículo 7 para el nombramiento de una autoridad designadora. La autoridad a que se recurra podrá solicitar de cualquiera de las partes la información que considere necesaria para el desempeño de sus funciones y comunicará a ambas partes el nombre de la autoridad designadora que ha escogido. La autoridad designadora podrá solicitar de cualquiera de las partes la información que considere necesaria para el desempeño de sus funciones.

7. El demandante enviará a la autoridad designadora una copia de la notificación de arbitraje, una copia del contrato del que resulte el litigio o que se relacione con éste, y una copia del acuerdo de arbitraje si no figura en el contrato.

8. La autoridad designadora nombrará el árbitro presidente de conformidad con las disposiciones del párrafo 6 del artículo 7.

RECUSACIÓN DE LOS ÁRBITROS (ARTÍCULOS 9 A 11)

Artículo 9

1. Cualquiera de las partes podrá recusar a un árbitro, incluso al árbitro único o al árbitro presidente, prescindiendo de si ese árbitro ha sido :

Propuesto o nombrado originalmente por él, o

Nombrado por la otra parte o por una autoridad designadora, o

Elegido por ambas partes o por los demás árbitros, cuando haya circunstancias que susciten dudas justificadas respecto de su imparcialidad o independencia.

2. Entre las circunstancias mencionadas en el párrafo 1 del presente artículo se incluye todo interés financiero o personal de un árbitro en el resultado del arbitraje, o todo vínculo familiar o comercial, pasado o actual, de un árbitro con una de las partes o con el abogado o agente de cualquiera de las partes.

3. El candidato a árbitro deberá revelar a quienes hagan averiguaciones en relación con su posible nombramiento todas las circunstancias que probablemente den lugar a dudas justificadas acerca de su imparcialidad o independencia. Una vez designado o elegido, el árbitro revelará tales circunstancias a las partes, a menos que ya les haya informado de ellas.

Artículo 10

1. La recusación de un árbitro deberá hacerse dentro de los 30 días siguientes a la comunicación de su nombramiento a la parte recusante, o dentro de los 30 días siguientes al conocimiento por esa parte de las circunstancias mencionadas en el artículo 9.

2. La recusación se notificará a la otra parte y al árbitro recusado. La notificación se hará por escrito y deberá ser motivada.

3. Cuando un árbitro ha sido recusado por una parte, la otra parte podrá aceptar la recusación. El árbitro también podrá renunciar al cargo después de la recusación. En ambos casos se nombrará o elegirá un árbitro sustituto de conformidad con el procedimiento aplicable al nombramiento o la elección de un árbitro previsto en los artículos 7 u 8.

Artículo 11

1. Si la otra parte no acepta la recusación y el árbitro recusado no renuncia, la decisión respecto de la recusación será tomada :

a) Si el nombramiento inicial ha provenido de una autoridad designadora, por esa autoridad;

b) Si el nombramiento inicial no ha provenido de una autoridad designadora, pero se ha escogido anteriormente una autoridad designadora, por esa autoridad;

c) En todos los demás casos, por la autoridad designadora que haya de nombrarse de conformidad con las disposiciones de los artículos 7 u 8.

2. Si en los casos mencionados en los incisos *a*, *b* y *c* del párrafo 1, la autoridad designadora estima la recusación, se nombrará o escogerá un árbitro sustituto de conformidad con el procedimiento aplicable al nombra-

miento o elección de un árbitro, previsto en los artículos 7 u 8, salvo que, cuando ese procedimiento exija el nombramiento de una autoridad designadora, el árbitro será nombrado por la autoridad designadora que decida respecto de la recusación.

MUERTE O RENUNCIA DE UN ÁRBITRO

INCAPACIDAD DEL ÁRBITRO O INCUMPLIMIENTO DE SUS FUNCIONES

Artículo 12

1. En caso de muerte o renuncia de un árbitro durante el procedimiento arbitral, se nombrará o elegirá un árbitro sustituto de conformidad con el procedimiento aplicable al nombramiento o elección de un árbitro, previsto en los artículos 7 u 8.

2. En caso de incapacidad de un árbitro o de incumplimiento en el ejercicio de sus funciones, se aplicará el procedimiento relativo a la recusación y sustitución del árbitro, previsto en los artículos 10 y 11.

3. En caso de sustitución del árbitro único o del árbitro presidente, se repetirán todas las audiencias celebradas con anterioridad. Si se reemplaza a cualquier otro árbitro, el tribunal arbitral decidirá discrecionalmente si han de repetirse o no esas audiencias anteriores.

DETALLES SOBRE LOS ÁRBITROS PROPUESTOS

Artículo 13

Cuando las partes o una autoridad designadora propongan uno o más candidatos para el nombramiento de árbitros, deberán darse su nombre y dirección completos, así como su nacionalidad, en lo posible acompañados de una descripción de sus condiciones para ser nombrados árbitros.

SECCIÓN III.—PROCEDIMIENTO ARBITRAL

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 14

1. Los árbitros podrán dirigir las actuaciones del modo que consideren apropiado, con sujeción a lo dispuesto en el presente Reglamento, y siempre que se trate a las partes con igualdad y justicia.

2. A petición de cualquiera de las partes, los árbitros celebrarán audiencias para la presentación de pruebas testificales y periciales, o para alegatos orales. En ausencia de tal petición, los árbitros decidirán si han de celebrarse audiencias o si las actuaciones se substanciarán únicamente sobre la base de documentos y demás material escrito.

3. Todos los documentos o informaciones suministrados a los árbitros por una parte deberán ser remitidos simultáneamente por ella a la otra parte.

LUGAR DEL ARBITRAJE

Artículo 15

1. Salvo que las partes se hayan puesto de acuerdo sobre el lugar en que haya de celebrarse el arbitraje, dicho lugar será determinado por los árbitros.

2. Los árbitros podrán determinar el local del arbitraje dentro del país o la ciudad convenidos por las partes. Los árbitros podrán oír testigos y celebrar entre ellos reuniones provisionales de consulta en cualquier lugar que estimen conveniente, habida cuenta de las exigencias del arbitraje.

3. Los árbitros podrán reunirse en cualquier lugar que estimen adecuado para inspeccionar mercaderías y otros bienes o documentos. Se notificará a las partes con suficiente antelación para permitirles asistir a esas inspecciones.

4. El laudo se pronunciará en el lugar del arbitraje.

IDIOMA

Artículo 16

1. Con sujeción a qualquier acuerdo que hayan convenido las partes, los árbitros determinarán sin dilación después de su nombramiento el idioma o idiomas que hayan de emplearse en las actuaciones. Esa determinación se aplicará al escrito de demanda, a la contestación y a cualquier otra presentación por escrito y, de celebrarse audiencias, al idioma o idiomas que hayan de emplearse en tales audiencias.

2. Los árbitros podrán ordenar que los documentos anexos al escrito o demanda o a la contestación, y cualquier documento o testimonio complementarios que se presenten durante las actuaciones en el idioma original vayan acompañados de una traducción al idioma o idiomas convenidos por las partes o determinados por los árbitros.

ESCRITO DE DEMANDA

Artículo 17

1. Dentro de un plazo que determinarán los árbitros, el demandante remitirá su escrito de demanda al demandado y a cada uno de los árbitros. El escrito deberá ir acompañado de una copia del contrato y otra del acuerdo de arbitraje, si éste no está contenido en el contrato.

2. En el escrito de demanda tienen que constar los siguientes extremos :

a) Nombres y direcciones de las partes;

b) Una relación de los hechos que sustentan la demanda;

c) Lo puntos en litigio;

d) La reparación o indemnización que se pretende.

El demandante podrá acompañar a su escrito de demanda todos los documentos que considere pertinentes o referirse a los documentos que vaya a presentar.

3. En el curso de las actuaciones, podrá complementarse o modificarse la demanda, con permiso de los árbitros y siempre que se ofrezca al demandado la oportunidad de ejercer su derecho de contestación respecto del cambio.

CONTESTACIÓN

Artículo 18

1. Dentro de un plazo que determinarán los árbitros, el demandado deberá enviar su contestación escrita al demandante y a cada uno de los árbitros.

2. En la contestación se responderá a los extremos *b*, *c* y *d* del escrito de demanda (artículo 17, párrafo 2). El demandado podrá acompañar a su escrito los documentos en que base su contestación o referirse a los documentos que vaya a presentar.

3. En su contestación, el demandado podrá hacer una reconvención fundada en el mismo contrato o basarse en una demanda derivada del mismo contrato a los efectos de una compensación.

4. Las disposiciones de los párrafos 2 y 3 del artículo 17 se aplicarán a la reconvención y a la demanda hecha valer a los efectos de una compensación.

DECLINATORIA DE LA COMPETENCIA DE LOS ÁRBITROS

Artículo 19

1. Los árbitros estarán facultados para decidir acerca de las objeciones de que carecen de competencia, incluso las objeciones respecto de la existencia o la validez de la cláusula de arbitraje o del acuerdo independiente de arbitraje.

2. Los árbitros estarán facultados para determinar la existencia o la validez del contrato de que forma parte una cláusula de arbitraje. A los efectos del artículo 19, una cláusula de arbitraje que forme parte de un contrato y que disponga la celebración del arbitraje con arreglo al presente Reglamento se considerará como un acuerdo independiente de las demás estipulaciones del contrato. La decisión de los árbitros de que el contrato es nulo o irrito no entrañará *ipso jure* la invalidez de la cláusula de arbitraje.

3. La declinatoria de la competencia de los árbitros se formulará a más tardar en la contestación o con respecto a una reconvención en, la réplica a esa reconvención. Si dicha objeción se formula en una fase ulterior, los árbitros podrán, no obstante, declararla admisible, siempre que la demora en su formulación esté justificada por las circunstancias.

4. Los árbitros podrán decidir acerca de la mencionada objeción como cuestión previa o podrán seguir adelante en las actuaciones y decidir acerca de la objeción en el laudo final.

OTROS ESCRITOS

DOCUMENTOS O PRUEBAS COMPLEMENTARIOS

Artículo 20

1. Los árbitros decidirán si se requiere que las partes presenten otros escritos, además de los de demanda y contestación, o si pueden presentarlos, y fijarán los plazos para la remisión de esos escritos. No obstante, si las partes acuerdan un nuevo intercambio de escritos, los árbitros deberán recibirlos.

2. Si en la contestación se hace una reconvención, los árbitros deberán dar al demandante la oportunidad de presentar una réplica escrita a esa reconvención.

3. En cualquier momento de las actuaciones, los árbitros podrán exigir a las partes que presenten documentos o pruebas complementarios, dentro del plazo que determinen.

PLAZOS

Artículo 21

Los plazos fijados por los árbitros para la presentación de los escritos no excederán de 45 días y, en el caso del escrito de demanda, de 15 días. Sin embargo, los árbitros podrán prorrogar los plazos si estiman que se justifica la prórroga.

AUDIENCIAS, PRUEBAS

Artículo 22

1. En caso de celebrarse una audiencia, los árbitros darán aviso a las partes, con suficiente antelación, de su fecha, hora y lugar.

2. Si han de oírse declaraciones de testigos, cada parte comunicará a los árbitros y a la otra parte, por lo menos 15 días antes de la audiencia, el nombre y la dirección de los testigos que se propone llamar y el idioma en que depondrán.

3. Si lo estiman conveniente, los árbitros harán arreglos respecto de la interpretación de las declaraciones orales hechas en la audiencia o de las actas taquigráficas de la misma, dadas las circunstancias del caso o cuando las partes así lo hayan acordado y hayan comunicado a los árbitros tal acuerdo por lo menos 15 días antes de la audiencia.

4. Las audiencias se celebrarán a puerta cerrada, a menos que las partes acuerden lo contrario. Con el consentimiento de las partes, los árbitros podrán permitir que asistan a la audiencia personas distintas de las partes y sus abogados o agentes. Los árbitros podrán exigir el retiro de cualquier testigo o testigos durante la declaración de otros. Los árbitros son libres de decidir la forma en que ha de interrogarse a los testigos.

5. Los testigos podrán también presentar sus deposiciones por escrito firmadas.

6. Los árbitros determinarán la admisibilidad, pertinencia e importancia de las pruebas presentadas.

MEDIDAS PROVISIONALES DE PROTECCIÓN

Artículo 23

1. A petición de cualquiera de las partes, los árbitros podrán tomar todas las medidas provisionales que consideren necesarias respecto del objeto en litigio, incluso medidas destinadas a la conservación de los bienes que constituyen el objeto en litigio, como ordenar que los bienes se depositen en manos de un tercero o que se vendan los bienes perecederos.

2. Dichas medidas provisionales podrán estipularse en un laudo provisional. Los árbitros podrán exigir la constitución de un depósito para sufragar los costos de esas medidas.

3. La solicitud de adopción de medidas provisionales puede dirigirse también a una autoridad judicial. Dicha solicitud no se considerará incompatible con el acuerdo de arbitraje no como renuncia a ese acuerdo.

PERITOS

Artículo 24

1. Los árbitros podrán nombrar uno o más peritos para que les informen, por escrito, sobre materias concretas que determinarán los árbitros. Se remitirá a las partes una copia de las atribuciones del perito, fijadas por los árbitros.

2. Las partes suministrarán al perito toda la información pertinente o presentarán para su inspección todos los documentos o mercaderías pertinentes que aquél pueda pedirles. Toda diferencia entre una de las partes y el perito acerca de la pertinencia de cualquier información o presentación requeridas se remitirá a la decisión de los árbitros.

3. Una vez recibido el dictamen del perito, los árbitros comunicarán una copia del mismo a las partes, a quienes se ofrecerá la oportunidad de expresar por escrito su opinión sobre el dictamen. Las partes tendrán derecho a examinar cualquier documento en que el perito haya basado su dictamen.

4. Después de la entrega del dictamen y a solicitud de cualquiera de las partes, podrá oírse al perito en una audiencia en que las partes y sus abogados o agentes tendrán oportunidad de estar presentes y de interrogar al perito. En esa audiencia, cualquiera de las partes podrá presentar peritos con objeto de que presten declaración sobre los puntos controvertidos. Serán aplicables a esas actuaciones las disposiciones del artículo 22.

FALTA DE PRESENTACIÓN DE UN ESCRITO

REBELDÍA DE LAS PARTES

Artículo 25

1. Si en el plazo determinado por los árbitros con arreglo al artículo 17 el demandante no remite su escrito de demanda, los árbitros podrán concederle un nuevo plazo para que remita ese escrito. Si, dentro de ese nuevo plazo, el demandante no remite su escrito de demanda sin invocar causa suficiente, los árbitros ordenarán la suspensión del procedimiento.

2. Si, en el plazo determinado por los árbitros con arreglo al artículo 18, el demandado no remite su contestación a la demanda sin invocar causa suficiente, los árbitros podrán proseguir el arbitraje.

3. Si cualquiera de las partes no comparece a una audiencia debidamente convocada con arreglo al presente Reglamento, sin invocar causa suficiente, los árbitros estarán facultados para proseguir el arbitraje, y se considerará que el procedimiento se ha celebrado en presencia de todas las partes.

4. Si después de haber sido notificada debidamente, cualquiera de las partes omite sin causa justificada la presentación de pruebas documentales cuando se deba dictar el laudo exclusivamente sobre la base de documentos y demás material escrito, los árbitros podrán dictar el laudo basándose en las pruebas de que dispongan.

RENUNCIA DEL REGLAMENTO

Artículo 26

Se considerará que la parte que siga adelante con el arbitraje sabiendo que no se ha cumplido alguna disposición o requisito del presente Reglamento, sin expresar prontamente su objeción a tal incumplimiento, renuncia a su derecho de objetar.

SECCIÓN IV.—LAUDO

FORMA Y EFECTO DEL LAUDO

Artículo 27

1. Además del laudo definitivo, los árbitros podrán dictar laudos provisionales, interlocutorios o parciales.

2. El laudo obligará a las partes. El laudo se hará por escrito y se expondrán en él los motivos en que se basa, a menos que ambas partes hayan convenido expresamente en que no sea motivado.

3. Cuando haya tres árbitros, el laudo se dictará por mayoría de votos de los árbitros.

4. El laudo será firmado por los árbitros. Cuando haya tres árbitros, la falta de la firma de uno de ellos no perjudicará la validez del laudo. Se indicará en el laudo el motivo de la ausencia de la firma de un árbitro.

5. Sólo podrá hacerse público el laudo con el consentimiento de ambas partes.

6. Los árbitros remitirán a las partes copias del laudo firmadas por ellos.

7. Si el derecho de arbitraje del país en que se dicta el laudo requiere el registro o el depósito del laudo, los árbitros cumplirán este requisito dentro del plazo señalado por ese derecho.

DERECHO APLICABLE

Artículo 28

1. Los árbitros aplicarán el derecho que las partes hayan indicado como aplicable al fondo del litigio. Tal indicación debe figurar en una cláusula expresa o derivar sin ambigüedad de las estipulaciones del contrato.

2. Si las partes no indican el derecho aplicable, los árbitros aplicarán el derecho que determinen las normas de conflicto de leyes que los árbitros estimen aplicables.

3. Los árbitros únicamente decidirán *ex aequo et bono* o como amigables componedores si las partes les han autorizado expresamente para ello y el derecho de arbitraje del país donde se dicte el laudo permite ese tipo de arbitraje.

4. En todo caso, los árbitros tendrán en cuenta las estipulaciones del contrato y los usos mercantiles.

ARREGLO U OTROS MOTIVOS DE SUSPENSIÓN

Artículo 29

1. Si, antes de que se dicte el laudo, las partes convienen en un arreglo del litigio, los árbitros dictarán una orden de suspensión de las actuaciones o, si lo piden

ambas partes y los árbitros lo aceptan, registrarán el arreglo en forma de laudo arbitral en términos consensuales. Este laudo no ha de ser necesariamente motivado. Si, antes de que se dicte el laudo, se hace innecesaria o imposible la continuación del procedimiento por cualquier otra razón, los árbitros comunicarán a las partes su propósito de dictar una orden de suspensión de las actuaciones. Los árbitros estarán facultados para dictar dicha orden, a menos que una de las partes se oponga a la suspensión.

2. En la orden de suspensión de las actuaciones o en el laudo arbitral en términos consensuales, los árbitros indicarán las costas del arbitraje según lo dispuesto en el artículo 33. Salvo que las partes acuerden otra cosa, los árbitros prorratearán las costas entre las partes según estimen adecuado.

3. Los árbitros remitirán a las partes copias de la orden de suspensión de las actuaciones o del laudo arbitral en términos consensuales, debidamente firmadas por ellos. Cuando se pronuncie un laudo arbitral en términos consensuales se aplicará lo dispuesto en el párrafo 7 del artículo 27.

INTERPRETACIÓN DEL LAUDO

Artículo 30

1. Dentro de los 30 días siguientes a la recepción del laudo, cualquiera de las partes podrá recabar de los árbitros, notificando a la otra parte, una interpretación del laudo. Esa interpretación será obligatoria para ambas partes.

2. La interpretación se formulará por escrito dentro de los 45 días siguientes a la recepción de la solicitud, y se aplicará lo dispuesto en los párrafos 3 a 7 del artículo 27.

RECTIFICACIÓN DEL LAUDO

Artículo 31

1. Dentro de los 30 días siguientes a la recepción del laudo, cualquiera de las partes podrá recabar de los árbitros, notificando a la otra parte, que se rectifique en el laudo cualquier error de cálculo, de copia o tipográfico o cualquier otro error de naturaleza similar. Dentro de los 30 días siguientes a la comunicación del laudo, los árbitros podrán efectuar dichas correcciones por su propia iniciativa.

2. Esas correcciones se harán por escrito y se aplicará lo dispuesto en los párrafos 6 y 7 del artículo 27.

LAUDO ADICIONAL

Artículo 32

1. Dentro de los 30 días siguientes a la recepción del laudo, cualquiera de las partes podrá recabar de los árbitros, notificando a la otra parte, que dicten un laudo adicional respecto de reclamaciones formuladas en el procedimiento arbitral pero omitidas en el laudo.

2. Si los árbitros estiman justificada la solicitud de un laudo adicional y consideran que la omisión puede rectificarse sin necesidad de ulteriores audiencias o testimonios, completarán el laudo dentro de los 60 días siguientes a la recepción de la solicitud.

3. Cuando se pronuncie un laudo adicional, se aplicarán las disposiciones de los párrafos 2 a 7 del artículo 27.

COSTAS

Artículo 33

1. Los árbitros fijarán en el laudo las costas del arbitraje. El término « costas » incluye lo siguiente :

a) Los honorarios de los árbitros, que se indicarán por separado y que fijarán los propios árbitros;

b) Los gastos de viaje y los demás desembolsos de los árbitros;

c) Las costas del asesoramiento pericial o de cualquier otra asistencia que requieran los árbitros;

d) Los gastos de viaje de los testigos, en la medida en que dichos gastos sean aprobados por los árbitros;

e) La indemnización a la parte ganadora por los gastos de asistencia letrada, si se hubiera reclamado dicha indemnización durante el procedimiento arbitral y sólo en la medida en que los árbitros la consideren razonable y adecuada;

f) Cualquier honorario que recabe la autoridad designadora por sus servicios.

2. En general, la parte perdedora pagará las costas del arbitraje. Sin embargo, los árbitros podrán prorratear las costas entre las partes si lo consideran razonable.

DEPÓSITO DE LAS COSTAS

Artículo 34

1. Una vez nombrados, los árbitros podrán pedir a cada una de las partes que deposite una suma igual, en concepto de anticipo de las costas de arbitraje.

2. En el curso de las actuaciones, los árbitros podrán pedir depósitos adicionales a las partes.

3. Si transcurridos 30 días desde la comunicación de la petición los depósitos requeridos no se han abonado en su totalidad, los árbitros notificarán a las partes la falta de pago y darán a cada una de ellas la oportunidad de hacer el pago requerido.

4. Los árbitros entregarán a las partes un estado de cuentas de los depósitos recibidos y les reembolsarán todo saldo no utilizado.

2. Informe del Secretario General : proyecto revisado de reglamento de arbitraje para uso facultativo en el arbitraje especial relacionado con el comercio internacional (Reglamento de arbitraje de la CNUDMI) (adición) ; comentarios al proyecto de reglamento de arbitraje de la CNUDMI (A/CN.9/112/Add.1)*

SECCIÓN I

Comentario al artículo 1

Introducción

1. La finalidad del Reglamento de arbitraje de la CNUDMI es facilitar el arbitraje de las controversias que surjan en las transacciones mercantiles internacionales. Esa finalidad se indica explícitamente en el título, « Reglamento de arbitraje comercial internacional », y en determinadas disposiciones del Reglamento adecuadas para el arbitraje internacional, como las que establecen la nacionalidad del árbitro único y del árbitro presidente debe ser distinta de la de las partes (párrafo 1 del artículo 7 y párrafo 2 del artículo 8).

2. Sin embargo, el Reglamento no contiene ninguna disposición que limite su ámbito de aplicación a la solución de controversias derivadas de las transacciones comerciales internacionales, Tratar de limitar la aplicabilidad del Reglamento mediante la inclusión de una disposición a ese efecto plantearía el difícil problema de definir la expresión « transacciones comerciales internacionales » y podría ofrecer nuevas causas de impugnación del arbitraje.

3. Además, no parece necesario disponer de una norma restrictiva de esa índole. En el caso de una ley uniforme o de una convención, que se aplican pese a la falta de acuerdo concreto entre las partes en cuanto a su aplicabilidad, la necesidad de definir el ámbito de aplicación es imperativa. En cambio, dado que el Reglamento sólo es aplicable cuando las partes han concertado un acuerdo por escrito con ese objeto, basta con una indicación clara del ámbito de aplicación deseado. Las partes pueden hacer entonces que el Reglamento sea aplicable a los casos que consideren oportunos.

4. El Reglamento no establece tampoco que la cláusula de arbitraje o el acuerdo de arbitraje independiente que remitan al Reglamento posean un carácter internacional en el sentido de que las partes, al celebrarlo, deban tener su residencia habitual o su establecimiento principal en países distintos. Una disposición de esa índole plantearía también problemas de interpretación y podría dar lugar a causas adicionales de impugnación del arbitraje.

5. Otro motivo para la ausencia de una disposición en el Reglamento que limite su ámbito de aplicación a las « transacciones comerciales internacionales » es que el Reglamento permite que las partes, por acuerdo escrito, modifiquen cualquiera de sus disposiciones (artículo 2). Si se da a las partes esa opción, una disposición que restrinja el ámbito de aplicación del Reglamento dejaría de ser obligatoria, puesto que las partes podrán ampliar ese ámbito cuando lo deseasen.

6. Tales consideraciones han llevado a la conclusión de que el ámbito de aplicación del Reglamento no esté limitado al arbitraje de las controversias derivadas de las transacciones comerciales internacionales, Por lo tanto, las partes pueden aplicar también el Reglamento en casos puramente internos, aunque se haya preparado teniendo presentes las transacciones comerciales internacionales.

Párrafos 1 y 4

7. Conforme al párrafo 1, el Reglamento es aplicable en virtud de un acuerdo celebrado por escrito que remita expresamente a sus disposiciones. Se requiere que el acuerdo sea por escrito a fin de evitar incertidumbres en cuanto a la aplicabilidad del Reglamento. El acuerdo puede concertarse después de que haya surgido la controversia o mucho antes —esto es lo que sucede normalmente— mediante una cláusula de arbitraje incluida en el contrato. Con arreglo al párrafo 4, la clase de litigios que pueden resolverse en virtud del Reglamento se define en términos muy amplios. El texto de ese párrafo se basa en el del párrafo 1 de la Convención sobre la Prescripción en Materia de Compraventa Internacional de Mercaderías, Nueva York, 1974.

Párrafo 2

8. Este párrafo precisa que podrán ser partes en el acuerdo o en la cláusula de arbitraje que remita al Reglamento un gobierno o una dependencia u organización estatales. El párrafo se inspira en el párrafo 1 del artículo II de la Convención Europea de 1961 sobre el Arbitraje Comercial Internacional que, de un modo análogo, reconoce a las personas jurídicas calificadas por la ley que les es aplicable de « personas jurídicas de derecho público » la capacidad de concertar válidamente acuerdos de arbitraje.

Párrafo 3

9. Este párrafo se basa en gran parte en el párrafo 2 del artículo II de la Convención de Nueva York de 1958 sobre el reconocimiento y la ejecución de sentencias arbitrales extranjeras. Sin embargo, habida cuenta de las prácticas comerciales modernas, se ha previsto un canje de télex como método posible para concertar una cláusula o un acuerdo de arbitraje. El párrafo 2 *a* del artículo I de la Convención Europea de 1961 sobre Arbitraje Comercial Internacional contiene una disposición análoga.

Comentario al artículo 2

1. Conforme a este artículo, las partes pueden regular el desarrollo del procedimiento arbitral en la forma que consideren adecuada. El requisito de que la modificación del Reglamento conste por escrito tiene por objeto crear certeza en cuanto al ámbito de sa modificación.

2. Cabe señalar que, de conformidad con el artículo 26, el Reglamento puede ser modificado por el comportamiento de una de las partes si la otra no opone objeciones con prontitud a ese comportamiento (renuncia implícita).

* 12 de diciembre de 1975.

Comentario al artículo 3

Párrafo 1

1. El Reglamento prevé el envío de notificaciones, notas, comunicaciones o propuestas por una de las partes a la otra en distintas etapas del procedimiento arbitral, dentro de los plazos establecidos en el Reglamento. Este párrafo especifica el momento en que se considerarán recibidas tales notificaciones, notas, comunicaciones o propuestas. El párrafo complementa la disposición contenida en la primera frase del párrafo 2 de este artículo en relación con la fecha en que comenzarán a correr los plazos establecidos en el Reglamento. La regla contenida en el párrafo 1 sigue el modelo del párrafo 2 del artículo 14 de la Convención sobre la Prescripción en Materia de Compraventa Internacional de Mercaderías, Nueva York, 1974.

Párrafo 2

2. Algunas disposiciones del Reglamento establecen que las medidas previstas en ellas deberán ser tomadas —o podrán ser tomadas— por las partes o los árbitros dentro de un plazo determinado a partir del recibo de una notificación, propuesta, nota o comunicación (por ejemplo, el artículo 6, después del recibo de la propuesta; notificación; los párrafos 2 y 3 del artículo 7, después del recibo de la propuesta; el párrafo 3 del artículo 8, después del recibo de la notificación; y el párrafo 1 del artículo 10, después del recibo de la comunicación). La primera frase de este párrafo precisa la fecha en que comenzará a correr ese plazo, mientras que las demás frases se ocupan del efecto de los feriados oficiales y días no laborables sobre el cómputo del plazo.

Comentario al artículo 4

Párrafos 1 y 3

1. La notificación que ha de darse con arreglo al párrafo 1 tiene por objeto informar al demandado de que se ha iniciado un procedimiento arbitral con el propósito de hacer valer un derecho contra él. Disposiciones análoges figuran en el artículo 3 del Reglamento de arbitraje de la CEPE, en el párrafo 3 del artículo II del Reglamento de arbitraje de la CEPALO, en el artículo 7 del Reglamento de arbitraje comercial de la American Arbitration Association y el artículo 7 del Reglamento de la Comisión Interamericana de Arbitraje Comercial.

2. La información que debe incluirse en la notificación, conforme a los incisos *b*, *c*, *d* y *e* del párrafo 3, permitirá conocer al demandado los detalles de la demanda y decidir su conducta futura, por ejemplo, si la demanda debe ser impugnada, y en ese caso, la identidad de la persona que debe elegir o designar como árbitro. El inciso *f* permite al demandante tomar una medida que en esa etapa puede ser necesaria para llevar adelante el procedimiento arbitral, es decir, proponer el número de árbitros, de uno a tres, de que se compondrá el tribunal.

Párrafo 2

3. La fecha de iniciación del procedimiento arbitral puede tener importancia para la cuestión de si rigen las disposiciones sobre prescripción de los derechos o acciones, con arreglo al derecho interno, en relación con la controversia o controversias sometidas a arbitraje. Este párrafo establece una norma en cuanto al momento en que se considera iniciado el procedimiento arbitral. La norma se asemeja a la que figura en el párrafo 2 del artículo 14 de la Convención sobre la Prescripción en Materia de Compraventa Internacional de Mercaderías, Nueva York, 1974.

Comentario al artículo 5

1. Este artículo autoriza a cualquiera de las partes a hacerse representar por un abogado o agente, previa comunicación del nombre y la dirección de esa persona a la otra parte. El derecho a estar representado por un agente se reconoce también en el artículo 30 del Reglamento de arbitraje de la CEPE, en el párrafo 8 del artículo VI del Reglamento de arbitraje de la CEPALO, en el artículo 21 del Reglamento de arbitraje comercial de la American Arbitration Association, en el artículo 20 del Reglamento de la Comisión de arbitraje de comercio exterior de la Cámara de Comercio de la URSS y en el párrafo 5 del artículo 15 del Reglamento de conciliación y arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional.

2. Esa representación puede producirse en cualquier etapa del procedimiento arbitral, incluidas las audiencias convocadas por los árbitros (por ejemplo, conforme al párrafo 2 del artículo 14) o cualquier reunión convocada por los árbitros para la inspección de mercaderías (con arreglo al párrafo 3 del artículo 15). La comunicación del nombre del abogado o agente es necesaria a fin de que la otra parte se asegure de que ese abogado o agente tiene la capacidad necesaria para actuar en nombre de la parte a quien dice representar.

3. Se ha añadido la segunda frase de este artículo en reconocimiento del hecho de que, en la práctica arbitral, cuando un abogado o agente actúa en la forma indicada en esa disposición, siempre existe la capacidad necesaria y no requiere una comunicación expresa. Una disposición análoga figura en el artículo 21 del Reglamento de arbitraje comercial de la American Arbitration Association.

Sección II

Comentario al artículo 6

1. Un pronto acuerdo de las partes respecto de una cláusula o un acuerdo de arbitraje sobre el número de árbitros acelerará el procedimiento arbitral, eliminando el plazo especificado en ese artículo para que las partes traten de llegar a un acuerdo sobre ese número. En la introducción al Reglamento (párrafo 16 del documento A/CN.9/112), se recomienda que, en lo posible, la cláusula de arbitraje o el acuerdo de arbitraje independiente celebrado por las partes esté complementado por un acuerdo acerca del número de árbitros.

2. Como la práctica normal es tener tres árbitros en el arbitraje de las controversias que surjan de las transacciones comerciales internacionales, este artículo establece que si las partes no llegan a un acuerdo sobre esa

cuestión, habrá tres árbitros. Puede hallarse una disposición análoga en cuanto al número de árbitros en el artículo 8 del Reglamento de la comisión de arbitraje de comercio exterior de la Cámara de Comercio de la URSS y en el artículo 4 del Reglamento de arbitraje de la CEPE.

3. Se considera que el plazo de 15 días previsto en el artículo es suficiente para que las partes puedan comunicarse entre sí y llegar a un acuerdo acerca del número deseado de árbitros.

4. Se ha examinado la cuestión de si este artículo debería contener una disposición que establezca que, aún cuando las partes no lleguen a un acuerdo sobre el número de arbitros dentro del plazo de 15 días previsto en el artículo y, por consiguiente, el tribunal arbitral deba estar integrado por tres miembros, las partes tengan el derecho a convenir posteriormente en que haya un solo árbitro. No se considera necesaria una disposición expresa en tal sentido, puesto que puede obtenerse el resultado deseado mediante un acuerdo por escrito de las partes con el objeto de modificar este artículo, de conformidad con el artículo 2.

Comentario al artículo 7

Párrafo 1

1. El requisito de que la nacionalidad del árbitro único sea distinta de la de las partes tiene el propósito de realizar un objetivo deseado, a saber, que el árbitro único sea imparcial en el desempeño de sus funciones. El párrafo 6 del artículo 2 del Reglamento de conciliación y arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional prevé un requisito análogo. Sin embargo, pueden presentarse casos en que ambas partes tengan plena confianza en la imparcialidad de un candidato a árbitro único que sea de la misma nacionalidad de una de las partes o de ambas. En tales casos, las partes pueden designar árbitro único a esa persona, tras convenir por escrito en la modificación de este párrafo, de conformidad con el artículo 2.

Párrafo 2

2. La disposición de este párrafo que requiere que el demandante haga su propuesta por telegrama o télex tiene por objeto acelerar el procedimiento arbitral. Se considera que el plazo de 30 días ofrece suficiente tiempo a las partes para que se comuniquen y traten de llegar a un acuerdo sobre la identidad del árbitro único.

Párrafo 3

3. Si antes de la expiración del plazo de 30 días previsto en el párrafo 2 de este artículo, las partes llegan a la conclusión de que no podrán ponerse de acuerdo sobre la identidad del árbitro único, habría una demora injustificada en el procedimiento arbitral si, no obstante ello, se obligase a las partes a esperar hasta la expiración del plazo relativamente largo de 30 días antes de recurrir a la autoridad designadora previamente seleccionada, o antes de tratar de llegar a un acuerdo sobre una autoridad designadora en los casos en que ésta no haya sido nombrada con anterioridad. Por ello, este párrafo estipula que pueden tomarse las medidas adecuadas inmediatamente después de que las partes hayan llegado a la conclusión de que no es posible llegar a un acuerdo.

4. Dado que la elección previa de una autoridad designadora por las partes acelerará el procedimiento arbitral si ésta llega a la etapa prevista en este párrafo, en la introducción al Reglamento (párrafo 15 del documento A/CN.9/112) * se recomienda que la cláusula o el acuerdo separado de arbitraje concertado por las partes sea complementado por otro acuerdo entre ellas relativo al nombramiento de una autoridad designadora.

5. Aun cuando las partes no tengan suficiente confianza en la misma persona a quien puedan nombrar árbitro único, tal vez la tengan en la capacidad de una autoridad designadora imparcial para hacer un nombramiente adecuado. Por consiguiente, el párrafo establece que las partes, en el caso de que no hayan nombrado anteriormente una autoridad designadora, traten de llegar a un acuerdo sobre la elección de tal autoridad. El plazo determinado dentro del cual deben tratar de llegar a un acuerdo es de 15 días, a diferencia del plazo de 30 días previsto en el párrafo 2 de este artículo para lograr un acuerdo sobre la elección del árbitro único. Se considera que ese plazo más breve está justificado por el hecho de que el número de posibilidades que probablemente hayan de examinar las partes al tratar de llegar a un acuerdo sobre la elección de una autoridad designadora será casi siempre inferior al caso en que traten de llegar a un acuerdo sobre la elección de un árbitro único.

Párrafo 4

6. Si en la situación prevista en el párrafo 3 de este artículo, las partes no han logrado ponerse de acuerdo sobre el nombramiento de una autoridad designadora encargada de escoger al árbitro único, el demandante, con arreglo a este párrafo, puede recurrir a una de las instituciones mencionadas en los incisos *a* y *b*, a fin de lograr el nombramiento de una autoridad designadora.

Párrafo 5

7. Se impone al demandante la obligación de transmitir a la autoridad designadora los documentos indicados en este párrafo a fin de que esa autoridad tenga la información necesaria para seleccionar un árbitro calificado que se ocupe de la controversia de que se trate.

Párrafo 6

8. El procedimiento de la lista que debe aplicarse con arreglo a este párrafo figura en el reglamento arbitral de algunas instituciones de arbitraje, por ejemplo, en el artículo 12 del Reglamento de la Comisión Interamericana de Arbitraje Comercial, en el artículo 12 del Reglamento de arbitraje de la American Arbitration Association y en el artículo 9 del Reglamento del Instituto de Arbitraje de los Países Bajos. La ventaja de este sistema consiste en que proporciona a las partes que no hayan podido llegar a un acuerdo sobre el nombramiento del árbitro único, una influencia indirecta sobre el nombramiento definitivo, al permitirles que expresen sus preferencias y

* Reproducido en el presente volumen, segunda parte, III, 1, *supra*.

objeciones respecto de los candidatos propuestos por la autoridad designadora.

9. Los ejemplos siguientes ilustran los casos en que se aplica la penúltima frase de este párrafo cuando el sistema de la lista no haya producido el resultado deseado : el hecho de que una de las partes o ambas no devuelvan la lista; objeciones de una de las partes o de ambas a todos los nombres que aparezcan en la lista, y el hecho de que las partes no lleguen a un acuerdo con respecto a ninguna de las personas que figuren en ella.

Comentario al artículo 8

Párrafo 1

1. Este párrafo establece el procedimiento usual para el nombramiento de árbitros cuando el tribunal arbitral debe componerse de tres árbitros. Con arreglo a este párrafo, complementado por el párrafo 4 del artículo, el derecho a elegir al árbitro presidente corresponde en primer lugar a los árbitros y no a las partes. Esta solución se ajusta a la práctica actual en el arbitraje de las controversias comerciales. Disposiciones análogas figuran en el párrafo 3 *b* del artículo II del Reglamento de arbitraje de la CEPALO y en el artículo 3 *b* del Reglamento de arbitraje de la CEPE.

Párrafo 2

2. La imparcialidad del árbitro presidente reviste especial importancia en un tribunal de arbitraje integrado por tres árbitros puesto que, por lo general, las partes nombran directamente a los otros dos árbitros. El requisito de que la nacionalidad del árbitro presidente sea distinta de la de las partes tiene por objeto lograr el objetivo de tener un árbitro presidente que sea imparcial. El párrafo 6 del artículo 2 del Reglamento de conciliación y arbitraje de la CCI contiene una disposición análoga. No obstante, pueden surgir casos en que los dos árbitros designados por las partes o éstas tengan entera confianza en la imparcialidad de un candidato o árbitro presidente que sea de la nacionalidad de una de las partes o de ambas. En tales casos, esa persona puede ser nombrada árbitro presidente, después de que las partes hayan convenido por escrito en modificar el requisito de la nacionalidad, con arreglo al artículo 2.

Párrafo 3

3. Este párrafo establece un método en virtud del cual el procedimiento arbitral puede continuar pese a que el demandado no designe su árbitro. En ese caso, la autoridad designadora, a solicitud del demandante, nombra en lugar del demandado el segundo árbitro, y lo hace a su discreción.

4. Dado que la elección previa de una autoridad designadora nombrada por las partes acelerará el procedimiento arbitral en las circunstancias que se examinan, en la introducción al Reglamento (A/CN.9/112, párr. 15)* se recomienda que la cláusula o el acuerdo separado de arbitraje concertado por las partes sea complementado por un acuerdo entre las mismas partes en que se nombre una autoridad designadora.

* Reproducido en el presente volumen, segunda parte, III, 1, *supra*.

Párrafo 4

5. La disposición de este párrafo que requiere que el demandante haga su propuesta por telegrama o télex tiene por objeto acelerar el procedimiento arbitral. Se considera que el plazo de 30 días da tiempo suficiente a las partes para que se pongan en comunicación y traten de llegar a un acuerdo sobre la identidad del árbitro presidente.

Párrafo 5

6. Este párrafo es idéntico al párrafo 3 del artículo 7, salvo que ese párrafo se aplica a la elección del árbitro único mientras que éste se aplica a la del árbitro presidente. Con sujeción a esa diferencia en el ámbito de aplicación, los comentarios formulados en relación con el párrafo 3 del artículo 7 se aplican igualmente a este párrafo.

Párrafo 6

7. Los comentarios hechos en relación con el párrafo 4 del artículo 7 se aplican también a este párrafo.

Párrafo 7

8. Este párrafo es idéntico al párrafo 5 del artículo 7 y los comentarios hechos en relación con ese párrafo se aplican también al presente párrafo.

Párrafo 8

9. Son aplicables a este párrafo los comentarios formulados en relación con el párrafo 6 del artículo 7, es decir, que la autoridad designadora nombrará el árbitro presidente utilizando el sistema de la lista previsto en ese párrafo.

Comentario al artículo 9

1. Aunque en este artículo se definen las categorías de árbitros que pueden ser recusados y las circunstancias que justifican una recusación, cabe señalar que las disposiciones contenidas en ese artículo están sujetas a las normas obligatorias contenidas en las leyes pertinentes de cada país sobre esta materia.

Párrafo 1

2. En virtud de este párrafo, cualquiera de las partes podrá recusar a un árbitro que haya sido elegido o nombrado de conformidad con el Reglamento, independientemente del método seguido para su elección o nombramiento. Este párrafo también establece una sola causal para la recusación de todas las categorías de árbitros. Como esa causal es de aplicación general, cabe señalar que el árbitro nombrado por una de las partes para un tribunal de arbitraje de tres miembros puede ser recusado cuando haya circunstancias que susciten dudas justificadas respecto de su imparcialidad o independencia, aun cuando dichas dudas se deban a su relación con la parte que lo nombró. Las disposiciones contenidas en este párrafo se inspiran en disposiciones análogas contenidas en el artículo 6 del Reglamento de arbitraje de la CEPE, y en el párrafo 1 del artículo III del Reglamento de arbitraje de la CEPALO.

Párrafo 2

3. Este párrafo contiene una lista no exhaustiva de las circunstancias que justifican la recusación prevista en el párrafo 1. La prueba de que se da una de esas circunstancias descalificaría a un árbitro, aun cuando de hecho no existieran dudas acerca de su imparcialidad e independencia. Dicha lista sirve también para señalar a la atención de las partes casos típicos que entran dentro del ámbito de la norma general de recusación establecida en el párrafo 1. El párrafo 11 del Reglamento de la Comisión Interamericana de Arbitraje Comercial y el artículo 18 del Reglamento de arbitraje comercial de la American Arbitration Association también contienen disposiciones que establecen que todo interés financiero o personal de un árbitro es motivo para su descalificación.

Párrafo 3

4. Como nadie mejor que un candidato a árbitro sabe si existen circunstancias que puedan dar lugar a su descalificación, este párrafo le impone la obligación de revelar esas circunstancias lo antes posible. Esa obligación probablemente evitará el nombramiento de árbitros que puedan ser recusados posteriormente con éxito. De esa manera se evita tener que interrumpir las actuaciones arbitrales como consecuencia de una recusación.

5. Esta disposición está inspirada en disposiciones análogas contenidas en el párrafo 17 del Reglamento de la Comisión Interamericana de Arbitraje Comercial y en el artículo 18 del Reglamento de arbitraje comercial de la American Arbitration Association. Como puede producirse un nombramiento a pesar de que el candidato o árbitro revele las circunstancias mencionadas, también se impone al árbitro designado la obligación de revelar toda circunstancia que pueda descalificarle a cualquiera de las partes que no tuvieran conocimiento de las mismas. De esta última norma, junto con el plazo para interponer una recusación establecido en el párrafo 1 del artículo 10, se desprende que la mayoría de las recusaciones probablemente se realizarán en una primera etapa de las actuaciones arbitrales, en la que entorpezcan lo menos posible las actuaciones.

Comentario al artículo 10

Párrafo 1

1. La recusación de un árbitro supone la interrupción de las actuaciones arbitrales, y cuando prospera la recusación provocará una grave interrupción debido a la necesidad de nombrar a un sustituto y la posible necesidad de tener que repetir las audiencias celebradas con anterioridad a dicha recusación (párrafo 3 del artículo 12). Por lo tanto, conviene que las posibles recusaciones se hagan lo antes posible en el curso del procedimiento arbitral. Con el plazo de 30 días previsto en este párrafo se trata de lograr ese objetivo.

2. El primer plazo de 30 días previsto en este párrafo será aplicable cuando la parte recusante conozca las circunstancias que justifican la recusación en el momento de recibir la comunicación del nombramiento del árbitro que puede ser recusado. El período de 30 días que se menciona después es aplicable si las circunstancias que justifican la recusación llegan a conocimiento de la parte recusante con posterioridad a la comunicación del nombramiento.

3. Toda parte que tenga derecho a interponer una recusación podrá renunciar a ese derecho. La renuncia se producirá de manera automática cuando no se interponga recusación dentro del plazo de 30 días previsto en este párrafo.

Párrafo 2

4. La notificación de la recusación que se exige en este párrafo permite a la otra parte, entre otras cosas, decidir si aceptará la recusación, y al árbitro recusado decidir si renunciará al cargo, de conformidad con el párrafo 3 del artículo.

Párrafo 3

5. Si la otra parte acepta la recusación, el árbitro recusado será removido del cargo, independientemente de la opinión del árbitro recusado o de la autoridad designadora en relación con la validez de la recusación.

6. Cuando un árbitro sea removido de su cargo en las circunstancias previstas en este párrafo, la aplicación de las disposiciones en él contenidas entrañará el nombramiento o elección de un sustituto con arreglo al procedimiento previsto en los artículos 7 u 8 para el nombramiento o la elección del tipo concreto de árbitro (es decir, único, presidente o nombrado por las partes) removido de su cargo.

Comentario al artículo 11

Párrafo 1

Inciso a

1. La autoridad designadora que haya nombrado un árbitro de conformidad con las disposiciones de los artículos 7 u 8 del Reglamento es un tercero neutral. Por lo tanto, esa autoridad es una instancia adecuada para decidir sobre la recusación del árbitro que nombró.

Inciso b

2. Una autoridad designadora habrá sido elegida porque las partes consideraban que era imparcial. Por lo tanto, esa autoridad es una instancia adecuada para decidir sobre la recusación de un árbitro, aunque éste no haya sido designado por ella.

Inciso c

3. Cuando los incisos *a* y *b* no sean aplicables, el inciso *c* dispone el nombramiento de una autoridad designadora, de conformidad con las disposiciones de los artículos 7 u 8, para que decida respecto de la recusación. Las disposiciones del artículo 7 serán aplicables a dichos nombramientos si el árbitro recusado es un árbitro único; se aplicarán las disposiciones del párrafo 3 del artículo 8 si el árbitro recusado es un árbitro nombrado por una de las partes; y se aplicarán las disposiciones de los párrafos 5 y 6 del artículo 8 si el árbitro recusado es un árbitro presidente.

Párrafo 2

4. Cuando un árbitro sea removido de su cargo por haber prosperado la recusación, la aplicación de las

disposiciones contenidas en este párrafo entrañará el nombramiento o elección de un sustituto de conformidad con el procedimiento previsto en los artículos 7 u 8 para el nombramiento o elección del tipo de árbitro (es decir, único, presidente o nombrado por las partes) que haya sido removido de su cargo. Con objeto de evitar demoras en el procedimiento arbitral, este párrafo modifica los procedimientos previstos en los artículos 7 u 8 y establece que, cuando esos procedimientos exijan la selección de una autoridad designadora para el nombramiento de un árbitro, la autoridad designadora que haya decidido respecto de la recusación con arreglo a la dispuesto en el párrafo 1 será quien haga el nombramiento.

Comentario al artículo 12

1. Las normas que rigen el procedimiento arbitral en general prevén la sustitución de los árbitros por las siguientes razones : muerte; incapacidad física o mental para desempeñar sus funciones; negativa a desempeñar las funciones propias del cargo; o renuncia al cargo.

Párrafo 1

2. El párrafo 1 establece que en caso de muerte o renuncia de un árbitro, se elegirá un sustituto de conformidad con el procedimiento aplicable en virtud del Reglamento al nombramiento o elección del árbitro que se ha de sustituir. Por lo tanto, se aplicará el artículo 7 cuando se haya de sustituir a un árbitro único y las disposiciones pertinentes del artículo 8 cuando la sustitución se refiere a un árbitro designado por las partes o a un árbitro presidente.

Párrafo 2

3. Este párrafo se refiere a los casos de recusación y sustitución de árbitros por incapacidad o incumplimiento de sus responsabilidades, y en los que se aplicará el procedimiento relativo a la recusación y sustitución de árbitros previsto en los artículos 10 y 11 del Reglamento. En consecuencia, la parte que alegue la incapacidad o incumplimiento debe notificar de la recusación al árbitro de que se trate y a la otra parte. Una vez recibida la notificación, la otra parte podrá aceptar la separación del árbitro recusado o el árbitro podrá decidir dimitir de su cargo; en los demás casos, de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 11, la autoridad designadora competente habrá de decidir sobre la validez de la recusación interpuesta contra el árbitro.

4. Cuando un árbitro es removido de su cargo por incapacidad o incumplimiento de sus deberes, independientemente de que la separación del cargo sea consecuencia de un acuerdo con la otra parte, de la renuncia del árbitro a su cargo o de la decisión de la autoridad designadora, el árbitro único será sustituido de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7 del Reglamento y el árbitro designado por las partes o el árbitro presidente lo serán de conformidad con las disposiciones pertinentes del artículo 8.

Párrafo 3

5. Reconociendo la función especial que el árbitro único o el árbitro presidente desempeñan en el procedimiento arbitral, este párrafo establece que en caso de sustitución de un árbitro de esa categoría se repetirán todas las audiencias celebradas con anterioridad. En caso de sustitución de un árbitro designado por las partes, tras el nombramiento del sustituto, el tribunal arbitral decidirá discrecionalmente si han de repetirse o no todas esas audiencias anteriores o cualesquiera de ellas.

Comentario al artículo 13

1. Este artículo se aplica a todos los casos en que una de las partes propone a la otra, o una autoridad designadora propone a ambas partes, los nombres de los posibles candidatos a árbitros. Dichas propuestas pueden referirse al nombramiento del árbitro único (párrafos 2 y 6 del artículo 7) o del árbitro presidente (párrafos 4 y 8 del artículo 8).

2. Este artículo tiene por objeto garantizar que cuando el Reglamento establezca que puede intervenir en el proceso de selección de un árbitro una de las partes, ésta disponga de información acerca del nombre, la nacionalidad y las calificaciones de los candidatos a árbitros propuestos por la otra parte o por una autoridad designadora.

SECCIÓN III

Comentario al artículo 14

Párrafo 1

1. El artículo 14 contiene disposiciones sobre la realización de las actuaciones arbitrales por los árbitros. Como la flexibilidad en las actuaciones y la confianza en los conocimientos especializados de los árbitros son rasgos distintivos del arbitraje, el párrafo 1 otorga a los árbitros poderes para regular la realización de las actuaciones, siempre que « se trate a las partes con igualdad y justicia ».

Párrafo 2

2. En virtud de este párrafo, los árbitros, a petición de cualquiera de las partes, celebrarán audiencias para que las partes o sus abogados presenten pruebas testificales, o para alegatos orales. Cuando ninguna de las partes solicite la celebración de audiencias, los árbitros podrán decidir, no obstante, su celebración a fin de oír la presentación de pruebas testificales o los alegatos orales que hagan las partes o sus abogados.

3. Este párrafo no autoriza a los árbitros a negarse a oír las pruebas testificales que una de las partes desee presentar aduciendo que dichas pruebas carecerían de importancia o no serían pertinentes para la solución de la controversia. Incluso cuando los árbitros decidan que las actuaciones se sustanciarían « únicamente sobre la base de documentos y demás material escrito », podrán disponer la inspección de mercaderías y otros bienes o documentos, de conformidad con el párrafo 3 del artículo 15.

4. En relación con las audiencias, cabe señalar que en el párrafo 2 del artículo 14 se adopta una actitud intermedia entre los diferentes criterios adoptados en el

Reglamento de arbitraje de la CEPE y el Reglamento de arbitraje de la CEPALO. Con arreglo al Reglamento de arbitraje de la CEPE (artículo 23), se celebrarán audiencias a menos que las partes convengan en que los árbitros dicten el laudo únicamente sobre la base de pruebas documentales. En virtud del Reglamento de arbitraje de la CEPALO (artículo VI, párrafo 5), las actuaciones normalmente se sustanciarán sobre la base de documentos únicamente, a reserva de un acuerdo de las partes o una decisión de los árbitros en contrario. Con arreglo al Reglamento, los árbitros deciden en principio la manera en que habrán de realizar el arbitraje, aunque deberán celebrar audiencias si una de las partes lo solicita.

Párrafo 3

5. Este párrafo, que se basa en el párrafo 2 del artículo VI del Reglamento de arbitraje de la CEPALO, tiene por objeto asegurar que ambas partes estén plenamente informadas, al mismo tiempo que los árbitros, del contenido de los documentos y la información proporcionada por la otra parte a los árbitros durante las actuaciones.

Comentario al artículo 15

Párrafo 1

1. Ajustándose mucho al texto del artículo 14 del Reglamento de arbitraje de la CEPE, este párrafo establece que cuando las partes no se hayan puesto de acuerdo sobre el lugar en que haya de celebrarse el arbitraje, dicho lugar será determinado por los árbitros. El acuerdo de las partes sobre el lugar en que haya de celebrarse el arbitraje puede figurar en la cláusula de arbitraje (por ejemplo, la cláusula modelo de arbitraje que figura en el párrafo 20 de la introducción del Reglamento (A/CN.9/112) * y la cláusula modelo de arbitraje de la CEPE prevén que las partes lleguen a un acuerdo en relación con el lugar del arbitraje), en el acuerdo separado de arbitraje o en un acuerdo posterior de las partes. Si las partes llegan posteriormente a un acuerdo sobre el lugar de celebración del arbitraje, no es necesario que se haga por escrito, pero deben comunicarlo a los árbitros.

Párrafos 2 y 3

2. Estos párrafos dejan cierto margen de libertad para que los árbitros determinen el lugar en que han de celebrarse las actuaciones, incluso cuando las partes se han puesto de acuerdo sobre el país o la ciudad en que ha de celebrarse el arbitraje. Esta limitada flexibilidad es necesaria para que los árbitros puedan desempeñar ciertas funciones, por ejemplo, oír a testigos o inspeccionar mercaderías, en lugares que estimen convenientes, teniendo en cuenta las exigencias especiales de cada caso de arbitraje.

Párrafo 4

3. El párrafo 4 de este artículo es útil porque, cuando se plantean cuestiones relativas a la aplicabilidad de los laudos arbitrales o los requisitos relativos a la forma de dichos laudos, se hace referencia en algunos casos a la ley nacional del « lugar del arbitraje » y en otros casos a la ley nacional del « país en que se dictó el laudo » (véase, por ejemplo, artículo V, párrafo 1, incisos *a*, *d* y *e* de la Convención de Nueva York de 1958 sobre el Reconocimiento y la Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras).

Comentario al artículo 16

1. Este artículo resuelve los problemas de idioma que puedan plantearse en los casos de arbitraje internacional en los que las partes, los árbitros y los testigos con frecuencia hablan distintos idiomas. Conviene que, lo antes posible, las partes lleguen a un acuerdo sobre el idioma o idiomas que hayan de emplearse, o a falta de dicho acuerdo que lo determinen los árbitros.

Párrafo 1 [1]

2. En virtud de este párrafo, las partes pueden llegar a un acuerdo sobre el idioma o idiomas que hayan de emplearse en un caso determinado de arbitraje. Dicho acuerdo puede figurar en la cláusula de arbitraje o en un acuerdo separado de arbitraje, o puede concertarse con anterioridad o incluso después de iniciadas las actuaciones arbitrales (véase el párrafo 2 del artículo 4 en relación con la fecha en que se considerará que el procedimiento arbitral se inicia). Sin embargo, no se podrá ejercitar esta facultad si los árbitros ya han sido nombrados y si, a pesar de haberlo solicitado éstos, las partes no llegaran a un acuerdo sobre el idioma o idiomas que hubieran de emplearse. De no haber llegado las partes a un acuerdo, los árbitros determinarán el idioma o idiomas que hayan de emplearse en las actuaciones, teniendo en cuenta las exigencias del arbitraje.

Párrafo 2

3. En virtud del párrafo 1, el acuerdo a que hayan llegado las partes o la decisión adoptada por los árbitros determinarán el idioma que haya de emplearse en las audiencias orales y el idioma en que hayan de realizarse las comunicaciones y declaraciones por escrito. Cuando se presenten documentos en un idioma que no sea el convenido por las partes o el determinado por los árbitros, éstos puedan ordenar a la parte de que se trate que adjunte a esos documentos una traducción en el idioma o idiomas que se empleen en las actuaciones, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2.

Comentario al artículo 17

1. El « escrito de demanda », de que se ocupa este artículo, no debe confundirse con la « notificación del arbitraje » a que se refiere el artículo 4 del presente Reglamento. La « notificación del arbitraje » desempeña la función de informar al demandado de que el deman-

* Reproducido en el presente volumen, segunda parte, III, 1, *supra*.

[1] Se sugiere que el siguiente texto revisado sustituya al texto del párrafo 1 del artículo 16 tal como figura en el documento A/CN.9/112. La revisión consiste en la inclusión de las palabras subrayadas :

« 1. Con sujeción a cualquier acuerdo *previo* que hayan convenido las partes, los árbitros determinarán sin dilación después de su nombramiento, *tras celebrar consultas con las partes*, el idioma o idiomas que hayan de emplearse en las actuaciones. »

En el comentario a este párrafo se tiene en cuenta el texto revisado.

dante somete a arbitraje un litigio dimanado de un contrato celebrado entre ellos. La fecha de entrega de esa notificación indica el comienzo del procedimiento arbitral y con ella se pone en marcha el mecanismo para la elección o designación de los árbitros. En la notificación se indica también, entre otras cosas, el carácter general de la demanda, una indicación de su cuantía y la reparación o indemnización que pretende el demandante. Los datos que figuran en la « notificación del arbitraje » ayudarán a las partes, o a la autoridad designadora, según proceda, en la selección de los árbitros. En cambio, el « escrito de demanda » sólo se notifica una vez que se ha elegido o designado árbitro. Es la primera de una posible serie de exposiciones escritas en que las partes procuran indicar y justificar su posición en relación con el litigio (véanse los artículos 18 y 20).

2. En algunos casos, es posible que los árbitros hayan recibido una copia de la notificación del arbitraje antes de su designación (por ejemplo, si pidieron verla antes de decidir si aceptaban o no la designación), o poco tiempo después de ésta. Sin embargo, en el artículo 4 no se exige enviar la « notificación del arbitraje » a los árbitros al momento de su designación.

Párrafo 1

3. El primer documento que el demandante debe remitir a los árbitros es el « escrito de demanda » a que se refiere este artículo. En el párrafo 1 se dispone que el demandante debe remitir su escrito de demanda al demandado y a cada uno de los árbitros. A fin de poner en conocimiento de los árbitros el ámbito de su jurisdicción y el marco de referencia del litigio, en este párrafo se requiere que se acompañe al escrito de demanda una copia del contrato y de cualquier acuerdo separado de arbitraje.

4. Debe observarse que mientras que en el párrafo 1 del artículo 17 se dispone que el escrito de demanda se remitirá « dentro del plazo que determinarán los árbitros ». el artículo 21 dispone que, normalmente, este plazo no excederá de 15 días.

Párrafo 2

5. En este párrafo se indican los datos que deben constar en el escrito de demanda. Si bien el demandante debe incluir en su escrito de demanda « una relación de los hechos que sustentan la demanda », no está obligado a acompañar los documentos que considere pertinentes o en los que se proponga fundar su caso. No obstante, el párrafo 2 dispone que, si quiere hacerlo, el demandante podrá acompañar a su escrito de demanda una lista de los documentos que se proponga presentar en apoyo de su acción, incluso los propios documentos pertinentes. Cabe suponer que, como los demandantes suelen estar interesados en que el litigio sometido a arbitraje se resuelva con la mayor brevedad posible, en un gran número de casos acompañarán a sus escritos de demanda los documentos o copias de los documentos en que se propongan basar sus demandas. Cuando el demandante acompaña una lista de esos documentos o copias de los propios documentos, nada le impide presentar documentos que complementen o reemplacen a los anteriores en una fase posterior del juicio arbitral, según la actitud del demandado en su contestación.

Párrafo 3

6. En virtud de este párrafo, el demandante puede complementar o modificar la demanda, siempre que los árbitros permitan tales cambios y, además, que se ofrezca al demandado la oportunidad de contestar la demanda modificada.

Comentario al artículo 18

Párrafo 1

1. Con arreglo a lo dispuesto en este párrafo, el demandado deberá enviar su contestación escrita al demandante y a cada uno de los árbitros, « dentro de un plazo que determinarán los árbitros ». Debe notarse que, con arreglo al artículo 21 del presente Reglamento, los plazos fijados por los árbitros para la presentación de los escritos normalmente no deben exceder de 45 días.

Párrafo 2

2. Este párrafo obedece al propósito de asegurar que la contestación se refiera a los pormenores que deben incluirse en el escrito de demanda, con arreglo a lo dispuesto en los incisos *b*, *c* y *d* del párrafo 2 del artículo 17. Además, se ofrece al demandado la posibilidad (similar a la que tiene el demandante en virtud del párrafo 2 del artículo 17) de acompañar los documentos, o copias de éstos, en que se proponga basar su defensa o de incluir una referencia a ellos, sin perjuicio de su derecho a presentar en una fase ulterior del juicio arbitral documentos que complementen o reemplacen a los anteriores.

Párrafo 3

3. En este párrafo se autoriza al demandado a que en su contestación haga una reconvención fundada en el mismo contrato en que se basó la demanda. Esta demanda puede hacerse valer como reconvención o a los efectos de una compensación.

4. Si bien, en virtud de este párrafo, la reconvención o la compensación deben derivar del mismo contrato que dio origen a la demanda, en circunstancias especiales las partes pueden convenir en que el demandado interponga como reconvención o compensación una acción que no derive del mismo contrato que dio origen a la primera demanda, al igual que en los casos en que, con arreglo al presente reglamento, también se someten a arbitraje litigios que resulten de otros contratos. Segun lo dispuesto en el artículo 2 del presente Reglamento, este acuerdo de las partes debe constar por escrito.

Párrafo 4

5. En este párrafo se deja en claro que las disposiciones del artículo 17 relativas a los requisitos del escrito de demanda y a la posibilidad de complementer o modificar la demanda se aplican también a las reconvenciones y a las acciones que se entablan a los efectos de una compensación.

Comentario al artículo 19

1. Este artículo faculta a los árbitros para decidir acerca de las objeciones de que carecen de competencia para conocer del litigio concreto que se les ha presentado. Pueden encontrarse disposiciones similares, por ejemplo, en el párrafo 3 del artículo V de la Convención Europea sobre Arbitraje Comercial Internacional de 1961; el párrafo 1 del artículo 41 de la Convención de Washington de 1965 sobre Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones entre Estados y Nacionales de otros Estados; el párrafo 1 del artículo 18 de la Ley Uniforme 1966 que figura como anexo a la Convención europea que contiene una ley uniforme en materia de arbitraje; el párrafo 3 del artículo VI del Reglamento de arbitraje de la CEPALO y en el artículo 18 del Reglamento de arbitraje de la CEPE.

2. Debe notarse que, si bien en el artículo 19 no se dice expresamente que la decisión de los árbitros en cuanto a su competencia está sujeta a la supervisión y el control judiciales, es evidente que esas decisiones están sujetas a la supervisión y el control que se ejerzan de conformidad con las normas obligatorias de la legislación nacional aplicable.

Párrafo 1

3. En este párrafo se faculta a los árbitros para decidir acerca de las objeciones de que carecen de competencia y se dispone específicamente que, entre las objeciones de que carecen de competencia que pueden decidir los árbitros, se incluyen las que se basan en el no reconocimiento de la existencia o la validez de la cláusula de arbitraje o del acuerdo independiente de arbitraje. Las objeciones respecto de la existencia o la validez de la cláusula de arbitraje o del acuerdo independiente de arbitraje pueden basarse, entre otros, en algunos de los fundamentos siguientes : la inexistencia o prescripción; la nulidad, incluida la que resulta del hecho de que, con arreglo a la legislación aplicable en materia de arbitraje no sea posible someter a arbitraje la cuestión litigiosa y las alegaciones de que el litigio de que se trata no queda comprendido en el acuerdo de las partes de someter a arbitraje ciertos litigios determinados.

4. El hecho de objetar la existencia o la validez de la cláusula de arbitraje o del acuerdo independiente de arbitraje implica afirmar que los árbitros no estaban válidamente autorizados para desempeñar las funciones de tales. Otras objeciones, por ejemplo, que los árbitros se excedieron de su mandato en alguna etapa del procedimiento arbitral o no observaron alguna disposición sustancial de la cláusula de arbitraje o del acuerdo independiente de arbitraje, no pasan de ser afirmaciones de que los árbitros carecían de competencia para tomar alguna medida específica y no significan aducir que los árbitros no podían desempeñar las funciones de tales. El párrafo 1 del artículo 19 obedece al propósito de abarcar todas las objeciones a la competencia de los árbitros, cualesquiera que sean sus fundamentos y su alcance.

Párrafo 2

5. En este párrafo se establece la independencia de la cláusula de arbitraje en relación con el contrato de que dicha cláusula forma parte. En él se faculta a los árbitros para determinar la existencia o la validez de ese contrato, pero se deja en claro que el hecho de determinar que el contrato principal es nulo no entraña necesariamente la invalidez de la cláusula de arbitraje. Puede encontrarse una disposición similar en el artículo 18 de la Ley Uniforme que figura como anexo a la Convención europea que contiene una ley uniforme en materia de arbitraje, de 1966. En el párrafo 2 se refleja la opinión de que la cláusula de arbitraje, si bien forma parte del contrato y aparece en éste, en realidad es un acuerdo independiente del contrato mismo, que tiene por objeto la remisión a arbitraje de litigios que resulten de la relación contractual o se refieran a ésta.

Párrafo 3

6. Con arreglo a lo dispuesto en este párrafo, la declinatoria de la competencia de los árbitros debe formularse normalmente en la contestación o, con respecto a una reconvención, en la contestación a esa reconvención. Sin embargo, los árbitros pueden declarar admisible una objeción que se formule en una fase ulterior del juicio arbitral si la demora se justifica por las circunstancias. Como ejemplo de declinatoria formulada con una demora justificada se puede mencionar la que se basa en hechos recientemente descubiertos por la parte objetante.

Párrafo 4

7. Como las objeciones a la competencia de los árbitros entrañan cuestiones de procedimiento, en este párrafo se faculta a los árbitros para que se pronuncien sobre la mencionada objeción como cuestión previa o decidan acerca de la objeción en el laudo final. Esta solución se atiene a las facultades discrecionales que concede a los árbitros el párrafo 1 del artículo 14 del presente reglamento en el sentido de que pueden dirigir las actuaciones « del modo que consideren apropiado » y al párrafo 2 del artículo 41 de la Convención de Washington de 1965 sobre Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones según el cual « toda alegación de una parte que la diferencia cae fuera de los límites de la jurisdicción del centro ..., se considerará por el tribunal, el que determinará si ha de resolverla como cuestión previa o conjuntamente con el fondo de la cuestión ».

Comentario al artículo 20

1. En virtud del presente Reglamento, el demandante debe remitir su escrito de demanda al demandado y a cada uno de los árbitros (artículo 17). El párrafo 1 del artículo 25 prevé la sanción en caso de incumplimiento, a saber, « los árbitros ordenarán la suspensión del procedimiento ». Luego, se ofrece al demandado la oportunidad de contestar el escrito de demanda (artículo 18). El párrafo 2 del artículo 25 dispone que si el demandado no remite su contestación a la demanda, de todas maneras « los árbitros podrán proseguir el arbitraje ». Por lo tanto, normalmente los árbitros tendrán ante sí un escrito de demanda y uno de contestación.

Párrafo 1

2. En virtud de este párrafo, los árbitros pueden exigir que las partes presenten otros escritos además de

los de demanda y contestación. Asimismo, las propias partes pueden acordar un nuevo intercambio de escritos. En este párrafo se proporciona a los árbitros y a las partes una oportunidad para insistir en un nuevo intercambio de escritos, lo que constituye un reconocimiento de la costumbre existente en varias legislaciones nacionales en materia de arbitraje, especialmente en países con un sistema de derecho civil, en el sentido de prever un segundo escrito del demandante (réplica) y una segunda contestación del demandado (dúplica).

Párrafo 2

3. Como la petición que formula el demandado en su contestación en la forma de una reconvención constituye una demanda nueva en lo que respecta al demandante (aunque el párrafo 3 del artículo 18 exige que la reconvención resulte del mismo contrato que la demanda original del actor), el párrafo 2 del artículo 20 dispone que los árbitros deben permitir que el demandante presente una réplica escrita a la reconvención.

Párrafo 3

4. Este párrafo se basa en gran medida en una disposición del artículo 24 del Reglamento de arbitraje de la CEPE. Si bien se la ha incluido como orientación para los árbitros y las partes, puede considerarse que esta disposición constituye un ejemplo concreto de la norma general prevista en el párrafo 1 del artículo 14 en el sentido de que « los árbitros podrán dirigir las actuaciones del modo que consideren apropiado ».

Comentario al artículo 21

1. Los litigios que se someten a arbitraje deberían resolverse con la mayor brevedad. Sin embargo, no es posible fijar en este Reglamento plazos rígidos en los que deban presentarse los diversos escritos de rigor. Se ha determinado que en los arbitrajes comerciales nacionales no es posible imponer plazos rígidos, y evidentemente ello es aún más cierto en el caso del arbitraje comercial internacional. El período de 45 días que se menciona en este artículo como plazo normal para la presentación de escritos obedece simplemente al propósito de servir como directriz general de la que los árbitros podrán apartarse cada vez que las circunstancias del caso lo justifiquen.

2. Con arreglo a este artículo, habitualmente debe darse sólo 15 días al demandante para que presente su demanda a la otra parte y a los árbitros. Ello se debe a que ya en el momento en que pone en marcha el procedimiento arbitral, al entregar la notificación del arbitraje (artículo 4), el demandante debería comenzar a preparar su demanda (artículo 17). En el plazo que media entre el envío de la notificación del arbitraje y la designación de los árbitros (que en ese momento establecen el plazo para la presentación de la demanda con arreglo al artículo 17), el demandante puede seguir preparando su demanda.

3. Con arreglo a este artículo, los árbitros están también facultados para prorrogar cualquier plazo que hayan fijado, si las circunstancias justifican esa prórroga.

4. Debe advertirse que, de conformidad con el artículo 2 del presente Reglamento, las partes pueden convenir por escrito en la modificación de cualquier disposición del presente Reglamento con arreglo a la cual los árbitros hayan de fijar el plazo dentro del que deba presentarse un escrito determinado; para esto, las partes pueden llegar a un acuerdo por escrito en el que ellas mismas fijen el plazo para la presentación de un escrito determinado y, posteriormente, deben poner en conocimiento de los árbitros el acuerdo a que han llegado.

Comentario al artículo 22

1. En este artículo se anuncian varias disposiciones generales que se estiman útiles para la regulación de las audiencias que se celebren en el curso de los procedimientos arbitrales. Además, el artículo se ocupa de la presentación de pruebas mediante deposiciones por escrito de testigos (párrafo 5) y establece que los árbitros deberán ponderar y evaluar las pruebas presentadas por las partes (párrafo 6).

Párrafo 1

2. Este párrafo dispone que los árbitros « darán aviso a las partes con suficiente antelación » de cada audiencia. En ese aviso debe especificarse la fecha, la hora y el lugar de la audiencia. En la mayoría de los casos, las audiencias se celebrarán en el lugar del arbitraje. Sin embargo, de conformidad con el párrafo 2 del artículo 15, los árbitros podrán oír testigos « en cualquier lugar que estimen conveniente, habida cuenta de las exigencias del arbitraje ».

Párrafo 2

3. Con arreglo a este párrafo, cada parte deberá indicar, por lo menos 15 días antes de la audiencia, la identidad de los testigos que se propone llamar. Esta información dará a la otra parte alguna idea de las pruebas que se presentarán en la audiencia y le permitirá preparar la respuesta correspondiente.

Párrafo 3

4. Este párrafo se ocupa de algunas medidas preparatorias para las audiencias que deben tomar los árbitros a fin de asegurar que éstas se desarrollen sin problemas. La normas básica consiste en que los árbitros tienen plena libertad respecto de los posibles arreglos para la interpretación de declaraciones orales y para las actas taquigráficas de la audiencia, de conformidad con la norma general que figura en el párrafo 1 del artículo 14 en el sentido de que « los árbitros podrán dirigir las actuaciones del modo que consideren apropiado, con sujeción a lo dispuesto en el presente Reglamento ». Sin embargo, los árbitros deben disponer lo necesario para la interpretación o las actas taquigráficas de una audiencia si las partes le han presentado oportunamente una solicitud a esos efectos.

Párrafo 4

5. Este párrafo dispone que, por norma general, las audiencias se celebrarán a puerta cerrada, de conformidad con el principio de la privacidad que es usual en el arbitraje comercial. Sin embargo, las partes pueden convenir en que todas las audiencias o algunas de ellas sean públicas.

6. La forma en que se ha de interrogar a los testigos queda entregada a la decisión de los árbitros. Así, los árbitros pueden decidir si se han de autorizar o no repreguntas. El sistema de repreguntas no se utiliza en muchas regiones del mundo por lo que no procede darle carácter obligatorio en el caso del arbitraje internacional. En consecuencia, los árbitros podrán autorizar las repreguntas cuando las partes o sus abogados estén habituados a ese sistema, mientras que, cuando una de las partes, o ambas, no conozcan este sistema, los árbitros pueden considerar que no procede autorizarlo.

Párrafo 5

7. Este párrafo da cierta libertad en cuanto a la forma de presentar pruebas en las audiencias arbitrales, al permitir que se las presente en la forma de deposiciones por escrito firmadas por los testigos. En todo caso, en este párrafo no se requiere que los testigos que firmen esas deposiciones presten juramento en cuanto a su veracidad.

Párrafo 6

8. En este párrafo se establece claramente que los árbitros tienen libertad para determinar la admisibilidad, pertinencia e importancia de las pruebas presentadas, así como para determinar su valor probatorio. Existe una norma similar en el artículo 24 del Reglamento de arbitraje de la CEPE.

Comentario al artículo 23

1. Este artículo se ocupa de la posibilidad de que, durante el procedimiento arbitral, una parte solicite la adopción de medidas provisionales a fin de proteger la cosa litigiosa. Con arreglo a algunas legislaciones nacionales, sólo pueden tomar estas medidas las autoridades judiciales competentes, mientras que, según otras, los árbitros tienen libertad para adoptar medidas provisionales de protección adecuadas. Sin embargo, si se hace necesario poner en práctica inmediatamente las medidas de protección, en todo caso será indispensable la intervención de las autoridades judiciales.

Párrafos 1 y 2

2. Estos párrafos se refieren a los casos en que, con arreglo a la legislación nacional aplicable, los árbitros están facultados para tomar medidas provisionales de protección de la cosa litigiosa. En virtud del párrafo 1, los árbitros podrán tomar esas medidas, pero sólo si lo solicita una de las partes o ambas. Este párrafo se basa en el párrafo 6 del artículo VI del Reglamento de arbitraje de la CEPALO y en el artículo 27 del Reglamento de arbitraje de la CEPE.

3. Para facilitar la aplicación de las medidas provisionales adoptadas por los árbitros de conformidad con el párrafo 1 de este artículo, se autoriza en el párrafo 2 a los árbitros a que estipulen esas medidas en laudos provisionales. Como la adopción de medidas provisionales puede entrañar « costas del arbitraje » (artículo 33), en el párrafo 2 se faculta a los árbitros para que exijan la constitución de un depósito que caucione esas costas.

Párrafo 3 [2]

4. En este párrafo se establece claramente que una de las partes en el procedimiento arbitral puede, si lo desea, pedir a una autoridad judicial que tome medidas provisionales de protección, sin por ello transgredir el acuerdo de someter la causa a arbitraje que figure en la cláusula de arbitraje o en el acuerdo separado de arbitraje en virtud de los cuales se inició el procedimiento arbitral. Esta disposición se basa en el párrafo 4 del artículo VI de la Convención Europea sobre Arbitraje Comercial Internacional.

Comentario al artículo 24

1. En los casos relativos a asuntos de naturaleza técnica o cuando se discutan la existencia y el alcance de usos comerciales particulares, los árbitros tal vez deseen contar con la opinión de peritos antes de dictar su laudo. En algunos casos, los árbitros podrían estar interesados en recibir el asesoramiento de expertos sobre cuestiones de derecho, aunque la solución real de dichas cuestiones deba correr a cargo de los árbitros mismos.

Párrafo 1

2. Este párrafo faculta a los árbitros a nombrar peritos que les informen sobre materias concretas que puedan surgir durante las actuaciones. Los árbitros establecen las atribuciones de dichos peritos; no obstante, se debe comunicar a las partes un ejemplar de aquéllas. El párrafo se inspira en disposiciones similares que figuran en las normas de varias instituciones arbitrales, por ejemplo, el artículo 23 del Reglamento de la Comisión de Arbitraje del Comercio Exterior de la Cámara de Comercio de la URSS; el párrafo 2 del artículo 14 del Reglamento de conciliación y arbitraje de la CCI; y el párrafo 2 del artículo 21 del Reglamento del Instituto de Arbitraje de los Países Bajos.

Párrafos 2, 3 y 4

3. La disposiciones consignadas en estos párrafos permiten que el perito ejerza sus funciones y, al mismo tiempo, salvaguardan los intereses de ambas partes del arbitraje.

Comentario al artículo 25

1. Este artículo se refiere a las consecuencias de la falta de presentación por una de las partes de su escrito de demanda, de su escrito de contestación o de otras pruebas documentales necesarias y al efecto de la no comparecencia de una de las partes a una audiencia debidamente convocada.

[2] Sugerimos que se reemplace el texto del párrafo 3 del artículo 23 que figura en el documento A/CN.9/112 por el texto revisado que figura a continuación. Este texto revisado es igual al que figura en el documento A/CN.9/112, salvo que se han agregado las palabras que aparecen subrayadas :

« La solicitud de adopción de medidas provisionales puede dirigirse también a una autoridad judicial. Dicha solicitud no se considerará incompatible con *la cláusula de arbitraje o con el acuerdo separado de arbitraje* ni como renuncia *a esa cláusula o ese acuerdo.* »

El comentario al presente párrafo se refiere al texto revisado.

Párrafo 1

2. El « escrito de demanda » es el primer documento que, según el artículo 17, el demandante debe remitir a los árbitros. Sin el escrito de demanda, los árbitros no pueden iniciar el examen del litigio, pues sólo mediante ese escrito pueden informarse plenamente de los puntos controvertidos y de los hechos que, en opinión del demandante, sustentan su acción. El demandado tampoco puede preparar su escrito de contestación sin tener el escrito de demanda. Por estas razones, el párrafo 1 del artículo 25 establece específicamente que si el actor no remite su escrito de demanda dentro del plazo determinado por los árbitros, éstos podrán concederle un nuevo plazo. Dicha extensión inicial del plazo será concedida habitualmente por los árbitros como una cuestión de cajón y puede otorgarse aun cuando la no remisión del escrito de demanda no esté justificada por las circunstancias. Por otra parte, debe señalarse que, de conformidad con las disposiciones generales del artículo 21 de este Reglamento, los árbitros podrán prorrogar los plazos « si estiman que se justifica la prórroga ».

3. No obstante, si el demandante no remite su escrito de demanda en la fecha en que expira la extensión inicial concedida por los árbitros, según este párrafo, los árbitros están obligados a ordenar « la suspensión del procedimiento » a menos que el demandante pueda « invocar causa suficiente ».

4. En su totalidad, el párrafo 1 refleja la opinión de que una vez que el demandante ha iniciado las actuaciones mediante la notificación del arbitraje a la otra parte (de conformidad con el artículo 4), deberá comunicar dentro de un plazo razonable a ésta y a los árbitros su escrito de demanda o afrontar la suspensión del procedimiento; se evita así que el demandante se valga de la institución del arbitraje como amenaza, en relación con un litigio en particular, cuando no está seriamente interesado en emplear este procedimiento.

Párrafo 2

5. Este párrafo tiende a evitar la posibilidad de que el demandante trate de frustrar las actuaciones no remitiendo su escrito de contestación. Por consiguiente, el párrafo 2 del artículo 25 establece que en ese caso los árbitros podrán proseguir el arbitraje sin tener en cuenta el hecho de que no se ha presentado un escrito de contestación, No obstante, si el demandado demuestra causa suficiente para no remitir su escrito de contestación en el plazo fijado por los árbitros, éstos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 21, podrán prorrogar el plazo.

6. Cuando el demandado no remite su escrito de contestación, al proseguir el arbitraje los árbitros podrán sin embargo convocar audiencias o requerir pruebas documentales adicionales de una o de ambas partes o adoptar ambas medidas. Si el demandado no comparece a una audiencia debidamente convocada o si omite la presentación de pruebas documentales adicionales requeridas, se aplicarán respectivamente las disposiciones de los párrafos 3 ó 4 de este artículo.

Párrafo 3

7. Este párrafo evita que una parte pueda frustrar las actuaciones no compareciendo a una audiencia debidamente convocada. Siguiendo disposiciones similares del párrafo 1 del artículo 31 del Reglamento de arbitraje de la CEPE y del párrafo 2 del artículo 15 del Reglamento de conciliación y arbitraje de la CCI, el párrafo dispone que los árbitros estarán facultados para proseguir el arbitraje, y que se considerará que el procedimiento se ha celebrado en presencia de todas las partes.

Párrafo 4

8. Según este párrafo, basado en el párrafo 2 del artículo 31 del Reglamento de arbitraje de la CEPE, si cualquiera de las partes omite la presentación de pruebas documentales requeridas por los árbitros, éstos podrán sin embargo dictar el laudo basándose en las pruebas que le hayan sido presentadas durante las actuaciones.

Comentario al artículo 26

1. Con arreglo a este artículo, se considera que la parte sabedora de que no se ha cumplido una disposición o requisito del presente Reglamento renuncia a su derecho de objetar si no expresa prestamente su objeción a tal incumplimiento. Cabe señalar que si se desconoce el contenido de este Reglamento no es posible conocer su incumplimiento.

2. No obstante, cuando una parte ha aceptado el arbitraje con arreglo a este Reglamento, difícilmente podrá alegar durante las actuaciones que ignora el contenido de una o más de sus disposiciones. Dicha alegación será aún más difícil de aceptar si las partes han adoptado el texto del modelo de cláusula del arbitraje o acuerdo separado de arbitraje recomendado en la introducción a este Reglamento (A/CN.9/112, párrafo 12) *, pues ese texto contiene la declaración expresa de las partes de que lo conocen.

3. Cabe señalar que este artículo y el artículo 2 (modificación del Reglamento por convenio escrito de las partes) están interrelacionados en algunos aspectos. Una renuncia conforme a las disposiciones del artículo 26 puede considerarse una modificación de este Reglamento mediante un convenio tácito e informal de las partes que se manifiesta por la acción de derogación del Reglamento de una de las partes y por la aceptación consciente de dicha acción por la otra.

4. En la práctica, una renuncia conforme al artículo 26 del derecho de objetar sólo ocurrirá normalmente respecto de las disposiciones y requisitos del Reglamento que sean de pequeña importancia. El fecto de esa renuncia consistirá en que cuando se trate de ejecutar un laudo resultante de las actuaciones no sea posible plantear, en relación con el incumplimiento en que consistió la renuncia, la objeción al reconocimiento y la ejecución del laudo especificados en el inciso *d* del párrafo 1 del artículo V de la Convención sobre el reconocimiento y ejecución de las sentencias arbitrales extranjeras, Nueva York, 1958 (esto es, que « el procedimiento arbitral no se ha ajustado al acuerdo celebrado entre las partes »).

* Reproducido en el presente volumen, segunda parte, III, 1, *supra*.

5. Este artículo se basa en disposiciones similares que pueden hallarse en el artículo 37 del Reglamento de arbitraje comercial de la Asociación Americana de Arbitraje y en el artículo 37 de las Reglas de procedimiento de la Comisión Interamericana de Arbitraje Comercial.

SECCIÓN IV

Comentario al artículo 27

1. Este artículo se refiere a varias cuestiones técnicas relativas a la manera en que los árbitros han de dictar sus laudos y al efecto jurídico de los laudos arbitrales. Las disposiciones que figuran en este artículo están sujetas, no obstante, a las disposiciones obligatorias del derecho nacional aplicable.

Párrafo 1

2. Al igual que el artículo 36 del Reglamento de arbitraje de la CEPE y el párrafo 2 del artículo VII de las Normas para el arbitraje de la CEPALO, este párrafo autoriza a los árbitros a dictar laudos privisionales, interlocutorios o parciales cuando las circunstancias del litigio particular que consideran lo justifiquen. Los árbitros pueden dictar dichos laudos en cualquier momento durante las actuaciones.

Párrafo 2

3. La norma contenida en este párrafo, que dispone que los laudos deberán exponer los motivos que se basan, a menos que las partes hayan convenido expresamente lo contrario, concuerda con el artículo 40 del Reglamento de arbitraje de la CEPE. Esta disposición refleja el derecho en vigor en muchas jurisdicciones, en particular en los países del sistema de derecho civil, que requiere que los laudos arbitrales incorporen los motivos de la decisión a que han llegado los árbitros. Al mismo tiempo, el párrafo 2 permite que las partes convengan que el laudo no sea motivado, en los casos en que el lugar del arbitraje corresponda a una jurisdicción en la cual no se exige que el laudo sea motivado para tener validez.

Párrafo 3

4. Este párrafo requiere que el laudo sea dictado por la mayoría de los árbitros en los casos en que existe un tribunal arbitral de tres miembros. Por ejemplo, por lo menos dos de los tres árbitros deben coincidir en el laudo para que éste sea válido; sin embargo, no se requiere que el árbitro presidente sea uno de los dos árbitros que coincidan con el laudo.

5. Si la mayoría de los árbitros no convienen en el laudo, el tribunal arbitral deberá resolver el problema de conformidad con el derecho y la práctica pertinentes en el lugar del arbitraje, que es el lugar en que se pronunciará el laudo, de conformidad con el párrafo 4 del artículo 15 del presente Reglamento. Según el derecho y la práctica de numerosas jurisdicciones, los árbitros deben proseguir sus deliberaciones hasta llegar a una decisión por mayoría.

Párrafo 4 [3]

6. Este párrafo se ocupa de dos asuntos de naturaleza técnica concernientes a la forma y al contenido de los laudos arbitrales; ellos son : el requisito de que los árbitros firmen el laudo y el requisito de que éste contenga la fecha y el lugar en que se dictó. Como norma general, todos los árbitros deben firmar el laudo a fin de dejar en claro que todos participaron en las actuaciones y en la formulación del laudo.

7. El laudo debe contener la indicación de la fecha en que se dictó, ya que ésta es de suma importancia habida cuenta de los plazos establecidos por los derechos nacionales para el registro o depósito de los laudos arbitrales y para su cumplimiento. De manera similar, el laudo ha de señalar claramente el lugar en que se dictó, ya que las actuaciones deben haberse efectuado de conformidad con las normas obligatorias del derecho aplicable en el lugar del arbitraje, y puesto que el párrafo 4 del artículo 15 del presente Reglamento dispone que « el laudo se pronunciará en el lugar del arbitraje ».

8. El párrafo 4 establece además que la validez de un laudo no sufrirá menoscabo cuando, tratándose de un laudo dictado por un tribunal de tres árbitros, falte la firma de uno de ellos; no obstante, según este párrafo, el laudo deberá indicar el motivo de la ausencia de la firma de ese árbitro. Así, cuando dos de los tres árbitros convienen en un laudo, el árbitro tercero no puede impedir su expedición negándose a firmar el laudo.

9. Cabe señalar que, en algunas jurisdicciones, el derecho aplicable en materia de arbitraje puede requerir que el laudo arbitral sea firmado por todos los árbitros antes de que pase a ser válido y ejecutable; en dicho caso, el derecho nacional aplicable prevalecerá sobre la disposición del párrafo 4 del artículo 27.

10. El párrafo 4 del artículo 27 no trata la posibilidad de que el árbitro que disienta con el laudo acordado por los otros dos árbitros desee agregar su opinión disidente al laudo. En consecuencia, la cuestión de si el árbitro puede agregar su opinión disidente al laudo queda a criterio del derecho aplicable en el lugar del arbitraje.

Párrafo 5

11. Este párrafo establece que el laudo sólo podrá hacerse público con el consentimiento de ambas partes. Cuando ello ocurre, se omiten habitualmente los nombres de las partes y se adoptan otras medidas para evitar la revelación de su identidad.

Párrafos 6 y 7

12. Estos párrafos tienen por objeto garantizar que ambas partes recibirán prontamente ejemplares del laudo y que los árbitros cumplirán con todos los requisitos establecidos en el lugar del arbitraje, en el sentido de que el laudo debe ser registrado o depositado.

---

[3] Se sugiere reemplazar por el siguiente texto revisado el texto de la primera frase del párrafo 4 del artículo 27, reproducido en A/CN.9/112. Este texto revisado es idéntico al que figura en A/CN.9/112, salvo la adición de las palabras subrayadas :

« 4. El laudo será firmado por los árbitros *y contendrá la fecha y el lugar en que fue dictado* ... »

El comentario contenido en este párrafo se refiere al texto revisado.

Comentario al artículo 28

Párrafo 1

1. Este párrafo se basa en el principio de la autonomía de las partes para la elección del derecho aplicable al fondo de una controversia que se someta a arbitraje. El texto del párrafo es análogo al del artículo 2 del Convenio de La Haya sobre la Ley aplicable a las ventas de carácter internacional de bienes muebles corporales, de 15 de junio de 1955.

2. La elección por las partes del derecho aplicable puede constar en una disposición expresa del contrato, en un acuerdo separado de arbitraje o en un acuerdo ulterior por escrito entre las partes sobre ese aspecto. Esa elección también puede ser tácita, si se desprende « inequívocamente » de las condiciones del contrato.

3. Cabe señalar que en algunas jurisdicciones las partes sólo pueden escoger como derecho aplicable al fondo de su controversia el de una jurisdicción que efectivamente tenga algo que ver con la transacción.

Párrafo 2

4. Este párrafo se aplica cuando no ha habido elección del derecho substantivo aplicable con arreglo al párrafo 1 del artículo 28, ya sea mediante una cláusula expresa o por injerencia basada en las condiciones del contrato. En tales casos, el derecho aplicable al fondo de la controversia debe ser elegido por los árbitros que, según el párrafo 2, « aplicarán el derecho que determinen las normas de conflicto de leyes que los árbitros estimen aplicables ». Este criterio, que figura igualmente en el párrafo 1 del artículo VII de la Convención europea de 1961 sobre Arbitraje Comercial Internacional y en el artículo 38 del Reglamento de arbitraje de la CEPE, permite a los árbitros actuar a su discreción en la elección de las normas de conflicto de leyes aplicables, habida cuenta de las circunstancias particulares de la controversia.

Párrafo 3

5. Este párrafo se ocupa de los casos en que las partes autorizan expresamente a los árbitros a decidir el fondo de su controversia *ex aequo et bono* o como amigables componedores, es decir, basándose no en el derecho de fondo de ninguna jurisdicción particular sino en los principios generales del derecho y en las prácticas comerciales. En muchas jurisdicciones, los árbitros están autorizados a decidir sobre esas bases, y existen disposiciones análogas a las del párrafo 3 en el párrafo 2 del artículo VII de la Convención europea de 1961 sobre Arbitraje Comercial Internacional, en el artículo 39 del Reglamento de arbitraje de la CEPE y en el inciso *b* del párrafo 4 del artículo VII del Reglamento de arbitraje de la CEPALO.

6. Sin embargo, el párrafo 3 contiene una disposición expresa que aclara que los árbitros pueden decidir *ex aequo et bono* o como amigables componedores únicamente cuando el derecho de arbitraje del país donde se dicte el laudo permita ese tipo de arbitraje. Aun cuando se permita ese arbitraje, se reconoce en general que los árbitros siguen obligados por los principios fundamentales de orden público del lugar del arbitraje.

Párrafo 4

7. Este párrafo establece que « en todo caso », es decir, independientemente de que el derecho aplicable al fondo de la controversia se determine con arreglo al párrafo 1 o al párrafo 2 de este artículo, o que los árbitros estén autorizados por las partes a decidir la controversia *ex aequo et bono* o como amigables componedores, durante todo el procedimiento arbitral y especialmente al dictar el laudo, los árbitros « tendrán en cuenta las estipulaciones del contrato y los usos mercantiles ». Esta norma ofrece bastante flexibilidad a los árbitros para llegar a su decisión. Disposiciones análogas figuran en el inciso *a* del párrafo 4 del artículo VII del Reglamento de arbitraje de la CEPALO, en el artículo 24 del Reglamento de arbitraje de la CEPE y en el párrafo 5 del artículo 13 del Reglamento de conciliación y arbitraje de la CCI. Además, en el ámbito del arbitraje comercial internacional a que está destinado el Reglamento, ese resultado está en consonancia con las intenciones y expectativas de las partes.

Comentario al artículo 29

1. Este artículo se aplica cuando, antes de que se dicte el laudo, las partes convienen en un arreglo de su controversia, o cuando la continuación del procedimiento arbitral se hace innecesaria o imposible por cualquier otra razón. El artículo precisa la forma en que el procedimiento arbitral ha de concluir en tales casos y se ocupa del prorrateo de las costas del arbitraje entre las partes.

Párrafo 1

2. Para el caso de que las partes convengan en un arreglo de su controversia durante el desarrollo del procedimiento arbitral, este párrafo prevé una « orden de suspensión de las actuaciones » o « un laudo arbitral en términos consensuales ». Un arreglo que adopte la forma de laudo arbitral en términos consensuales adquiere la fuerza jurídica de un laudo. El artículo 43 de las Reglas de procedimiento para los arbitrajes del Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones establece una distinción entre la « orden de suspensión » y el « arreglo en forma de laudo arbitral en términos consensuales », mientras que las disposiciones de otros reglamentos de arbitraje, como el párrafo 1 del artículo VIII del Reglamento de arbitraje de la CEPALO y el párrafo 43 del Reglamento de la Comisión Interamericana de Arbitraje Comercial, sólo mencionan la última posibilidad.

3. Con arreglo al párrafo 1, para que un acuerdo concertado por las partes quede registrado como laudo arbitral en términos consensuales, no se requiere que las partes presenten a los árbitros el texto íntegro de su arreglo en forma que pueda incorporarse en un laudo. En la práctica, con frecuencia el acuerdo puede obtenerse en forma verbal durante el desarrollo de una audiencia, tal vez con la ayuda de los árbitros, y las partes pueden pedir a los árbitros que redacten un laudo en términos consensuales que se ajuste al acuerdo convenido.

4. Sin embargo, los árbitros no están obligados a registrar un acuerdo como laudo en términos consensuales, aunque lo soliciten ambas partes. Cabe esperar, pues, que en el ejercicio de su discreción los árbitros se

nieguen a registrar como laudos aquellos acuerdos que consideren ilícitos o contrarios al orden público en el lugar del arbitraje.

5. Cuando las partes lleguen a un acuerdo y no pidan a los árbitros que incorporen el acuerdo en un laudo, o cuando, aunque se les solicite, los árbitros rehúsen hacerlo en el ejercicio de su discreción, los árbitros expedirán una orden de suspensión de las actuaciones.

6. El párrafo 1 trata también de los casos en que, antes de que se dicte el laudo, la continuación de las actuaciones se haga innecesaria o imposible aun cuando las partes no hayan convenido en un arreglo de su controversia. En tales casos, los árbitros deberán notificar a las partes su intención de suspender las actuaciones y expedir luego una orden de suspensión. Sin embargo, si una de las partes o ambas oponen objeciones, los árbitros deberán proseguir el arbitraje y dictar el laudo.

Párrafos 2 y 3

7. Se han añadido estos párrafos para resolver algunos problemas técnicos que se plantean en la práctica cuando por cualquier razón se suspenden las actuaciones en virtud de las disposiciones del párrafo 1 de este artículo. Con arreglo al párrafo 2, el prorrateo de las costas del arbitraje queda librado en tales casos a la discreción de los árbitros. En las circunstancias especiales contempladas en el artículo 29, no puede aplicarse el principio básico del párrafo 2 del artículo 33 de que « en general, la parte perdedora pagará las costas del arbitraje ». Cabe esperar que, en ausencia de circunstancias especiales, en tales casos los árbitros dividirán las costas del arbitraje por igual entre las partes. Además, cualquier acuerdo que celebren las partes en cuanto al prorrateo de las costas del arbitraje obliga a los árbitros.

Comentario al artículo 30

Párrafo 1

1. Después de que se haya dictado el laudo, una de las partes o ambas pueden desear que los árbitros hagan una interpretación del laudo dictado, a fin de aclarar a las partes su significado y alcance exactos. Este párrafo permite a cualquiera de las partes solicitar que los árbitros interpreten el laudo. Disposiciones análogas, que autorizan a los árbitros a interpretar el laudo, figuran en el párrafo 2 del artículo VIII del Reglamento de arbitraje de la CEPALO y en el artículo 50 de la Convención de Washington sobre Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones, de 1965.

Párrafo 2

2. Con arreglo a este párrafo, siempre que una de las partes solicite una interpretación y que los árbitros la den, la interpretación debe ajustarse a los requisitos de forma relativos a los laudos que figuran en el artículo 27 del Reglamento.

3. Se considera útil el artículo 30 por cuanto ofrece un medio para que una de las partes o ambas obtengan una aclaración del laudo, cuando proceda. Además, en algunas jurisdicciones se considera que la competencia de los árbitros termina cuando dictan el laudo, a menos que las partes hayan convenido expresamente que los árbitros conservarán una competencia limitada aun después de dictar el laudo. Los artículos 30 a 32 del Reglamento consagran los acuerdos expresos de las partes en virtud de los cuales autorizan a los árbitros a interpretar o a enmendar su laudo y a rectificar cualquier omisión en que hayan incurrido.

Comentario al artículo 31

1. Este artículo autoriza a los árbitros a corregir determinados errores en el laudo, como los de cálculo o los de copia o tipográficos. Una disposición análoga figura en el párrafo 3 del artículo VIII del Reglamento de arbitraje de la CEPALO.

Párrafo 1

2. Con arreglo a este párrafo, los árbitros pueden efectuar correcciones en el laudo dentro de un plazo determinado, ya sea a petición de una de las partes o por iniciativa propia. Aún cuando los árbitros reciban oportunamente una solicitud de una de las partes o de ambas de que se rectifique un error en el laudo, tienen plena facultad para decidir si han de hacer o no rectificación (por ejemplo, los árbitros pueden decidir que el supuesto error cuya rectificación se solicita no es tal).

Párrafo 2[4]

3. Este párrafo estipula que cualquier rectificación de un laudo dictado por los árbitros debe ser firmada y transmitida por ellos a las partes, y que los requisitos del lugar del arbitraje en cuanto al registro de los laudos deben ser cumplidos por los árbitros. Sin embargo, en el caso de un tribunal arbitral integrado por tres árbitros, basta con que la rectificación del laudo sea firmada por el árbitro presidente, siempre que haya consultado a los otros árbitros antes de hacerla. Esta última disposición se ha añadido al párrafo habida cuenta de que en los arbitrajes internacionales es probable que los integrantes de un tribunal arbitral compuesto de tres miembros vivan lejos uno de otro y que, por consiguiente, sea difícil y lleve tiempo obtener las firmas de todos los árbitros.

Comentario al artículo 32

1. Este artículo tiene por objeto impedir la anulación de laudos basada en que los árbitros no se han ocupado o no han decidido respecto de una o más reclamaciones presentadas por cualquiera de las partes durante el procedimiento arbitral. La mayoría de las leyes nacionales sobre arbitraje disponen que el hecho de que los árbitros no se hayan ocupado de todas las reclamaciones planteadas en el arbitraje constituye motivo suficiente para anular un laudo o negarse a cumplirlo. A falta de una

[4] Se sugiere que el texto del párrafo 2 del artículo 31, reproducido en el documento A/CN.9/112, sea sustituido por el texto revisado que figura a continuación. Este texto revisado es parecido al que figura en el documento citado, con la excepción de que se han añadido las palabras y las cifras subrayadas :

« 2. Esas correcciones se harán por escrito *y serán firmadas por el árbitro único o, si hay un tribunal arbitral compuesto de tres miembros, por el árbitro presidente, previa consulta con los otros árbitros.* Se aplicará lo dispuesto en los párrafos 5, 6 y 7 del artículo 27. »

disposición como la del artículo 32, podría invalidarse totalmente un arbitraje prolongado y costoso porque inadvertidamente los árbitros hubiesen omitido en su laudo parte de las reclamaciones formuladas durante el procedimiento arbitral. La facultad de dictar un laudo adicional, después de haberse dictado el laudo principal, sobre reclamaciones o partes de ellas presentadas durante el procedimiento arbitral pero omitidas en el laudo inicial, contribuirá a una solución efectiva y eficaz de la controversia entre las partes que se haya sometido a arbitraje.

2. Al adoptar el Reglamento de arbitraje de la CNUDMI, las partes convienen en ampliar la autoridad de los árbitros en algunos aspectos, con sujeción a las disposiciones obligatorias del derecho aplicable en el lugar del arbitraje. En virtud del artículo 30 del Reglamento, los árbitros pueden hacer por escrito una interpretación obligatoria del laudo que hayan dictado, y en virtud del artículo 31, los árbitros pueden rectificar errores de copia o tipográficos o cualquier otro error de naturaleza análoga en que se haya incurrido en el laudo. Este artículo autoriza a los árbitros a que, a solicitud de cualquiera de las partes, completen un laudo que hayan dictado mediante la expedición de « un laudo adicional respecto de reclamaciones formuladas en el procedimiento arbitral pero omitidas en el laudo ».

Párrafo 1

3. Este párrafo permite que las partes soliciten de los árbitros que dicten un laudo adicional únicamente respecto de reclamaciones que se plantearon formalmente durante el desarrollo del procedimiento arbitral. Por consiguiente, se aplica a cuestiones como la omisión involuntaria de la fijación o el prorrateo de las costas del arbitraje (artículo 33), la decisión respecto de alguna reclamación relativa a pagos de intereses, o la estimación en el laudo de una reconvención formulada sin pruebas de apoyo fehacientes.

Párrafo 2

4. Con arreglo a este párrafo, los árbitros, tras recibir la solicitud de una de las partes relativas a un laudo adicional, tendrán plenos poderes discrecionales para decidir si han de dictar o no ese laudo. Además, los árbitros podrán dictar un laudo adicional únicamente si la omisión en el laudo « puede rectificarse sin necesidad de ulteriores audiencias o testimonios ». De ese modo, el laudo adicional tendría que fundarse en las pruebas de que dispusieron los árbitros en la fecha en que dictaron el laudo inicial incompleto.

Párrafo 3

5. Habida cuenta de que un « laudo adicional » es un « laudo » en el sentido que le da el Reglamento, el párrafo aplica las disposiciones de los párrafos 2 a 7 del artículo 27 en el caso de un laudo adicional.

Comentario al artículo 33

Párrafo 1

1. Este párrafo contiene una enumeración no exhaustiva de las cuentas incluidas las « costas del arbitraje ». En virtud de este párrafo, deben fijarse en el laudo las costas del arbitraje, y los honorarios de los árbitros por sus servicios, que forman parte de esas costas, deben indicarse por separado.

2. Habida cuenta de las grandes diferencias en la naturaleza de las controversias que pueden someterse a arbitraje, en la duración de los procedimientos arbitrajes y en las reclamaciones hechas y los esfuerzos requeridos de los árbitros en consecuencia, no se creyó posible elaborar una escala uniforme de honorarios para los árbitros [5]. Sin embargo, cabe esperar que los árbitros, elegidos por las partes o por una autoridad designadora a causa de la confianza en los conocimientos técnicos y en la buena disposición de ellos para resolver imparcial y equitativamente la controversia, actúen razonablemente en cuanto a la fijación de sus propios honorarios.

3. Mientras que, con arreglo al inciso *a* del párrafo 1, los honorarios de los árbitros deben indicarse por separado en el laudo, todas las demás costas del arbitraje pueden combinarse en una sola cifra. Cuando los árbitros son nombrados por una autoridad designadora, podrán celebrar consultas con esa autoridad antes de fijar sus honorarios.

Párrafo 2

4. En forma análoga a las disposiciones que figuran en el artículo 43 del Reglamento de arbitraje de la CEPE y en el párrafo 7 del artículo VII del Reglamento de arbitraje de la CEPALO, el párrafo 2 del presente artículo establece como regla general que las costas del arbitraje corresponden a la parte perdedora, aunque autoriza a los árbitros a prorratear esas costas de un modo distinto cuando lo justifiquen circunstancias especiales.

Comentario al artículo 34

Párrafos 1 y 2

1. En el arbitraje *ad hoc*, es habitual que los árbitros soliciten un anticipo para cubrir los gastos que realizarán durante el desarrollo de las actuaciones. El párrafo 1 dispone que cada una de las partes pagará la mitad de ese anticipo. El párrafo 2 autoriza a los árbitros a pedir depósitos adicionales a las partes, teniendo en cuenta el desarrollo del procedimiento arbitral, por ejemplo, si las actuaciones consumen más tiempo del que se ha previsto o si los árbitros deciden que necesitarán el testimonio de expertos en relación con determinadas cuestiones (artículo 24). Disposiciones análogas figuran en el párrafo 7 del artículo VI del Reglamento de arbitraje de la CEPALO y en el artículo 28 del Reglamento de arbitraje de la CEPE.

Párrafo 3

2. En virtud de este párrafo, si el depósito requerido de conformidad con los párrafos 1 ó 2 del presente artículo no se paga en su totalidad dentro de un plazo dado, los árbitros deberán notificar a las partes la falta de pago y dar a cada una de ellas la oportunidad de

[5] En el documento A/CN.9/114, reproducido en el presente volumen, segunda parte, III, 4, *infra*, figura una nota relativa a una escala de honorarios para los árbitros.

hacer el pago requerido. La disposición de este párrafo se justifica por una razón práctica : la parte que ha cumplido su obligación pagando la mitad del depósito solicitado puede estar sumamente interesada en que el arbitraje siga hasta su conclusión y, en consecuencia, tal vez desee efectuar el pago requerido a la otra parte. Si aun así no se efectúa el pago solicitado, los árbitros pueden suspender o interrumpir el procedimiento arbitral.

3. Documento de trabajo preparado por la Secretaría : proyecto revisado de reglamento de arbitraje para uso facultativo en el arbitraje especial relacionado con el comercio internacional (Reglamento de arbitraje de la CNUDMI); proyectos de variantes de disposiciones para el proyecto de reglamento de arbitraje de la CNUDMI (A/CN.9/113)

Introducción

Mandato

1. En su octavo período de sesiones (1.º a 17 de abril de 1975) la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional examinó un « Anteproyecto de reglamento de arbitraje para uso facultativo en el arbitraje especial relacionado con el comercio internacional » (A/CN.9/97; *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, segunda parte, III, 1). En el informe de la Comisión sobre la labor realizada en su octavo período de sesiones (A/10017, anexo I; *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, primera parte, II, 1) figura un resumen de las deliberaciones correspondientes a dicho período de sesiones. Finalizadas sus deliberaciones, la Comisión decidió pedir al Secretario General que :

a) Preparara un proyecto revisado de dicho reglamento, teniendo en cuenta las observaciones formuladas respecto del anteproyecto durante el octavo período de sesiones;

b) Presentara el proyecto revisado de reglamento de arbitraje a la Comisión en su noveno período de sesiones.

2. Accediendo a esta solicitud, la Secretaría ha preparado dos documentos :

a) El documento A/CN.9/112 *, en el que figura un proyecto revisado de reglamento de arbitraje para uso facultativo en el arbitraje especial relacionado con el comercio internacional (reglamento de arbitraje de la CNUDMI). Ese reglamento revisado se basa en el anteproyecto de reglamento que examinó la Comisión en su octavo período de sesiones y en él se tienen en cuenta las observaciones y las sugerencias hechas en dicho período de sesiones. En el documento A/CN.9/112/Add.1 **, figura un comentario al proyecto revisado de reglamento;

b) El presente documento, en el que figuran proyectos de variantes de disposiciones de algunos artículos o de ciertos artículos, en las que se reflejan observaciones y sugerencias hechas en el octavo período de sesiones que no se han incorporado al texto del proyecto de « Reglamento de arbitraje de la CNUDMI ».

Ordenación del texto

3. El texto del presente documento procura en lo posible, complementar la presentación del proyecto de reglamento de arbitraje de la CNUDMI en el documento A/CN.9/112 *. A este respecto, cabe señalar lo siguiente :

a) Con la excepción del artículo 2 *bis*, cada proyecto de artículo, y cada párrafo de un proyecto de artículo, figura en el presente documento con el mismo número del artículo o del párrafo correspondiente en el proyecto de reglamento de arbitraje de la CNUDMI relativo a la misma materia. El artículo 2 *bis* trata de un caso especial no previsto en el proyecto de reglamento de arbitraje de la CNUDMI.

b) Cuando se han incorporado al proyecto de reglamento de arbitraje de la CNUDMI todas las sugerencias hechas en el octavo período de sesiones de la Comisión respecto de un determinado artículo, o de un párrafo de un artículo, el texto de ese artículo o párrafo no se reproduce en este documento [1]. De modo análogo, tampoco se ha reproducido en el presente documento el texto de un artículo o de un párrafo de un artículo, respecto del cual no se hicieron sugerencias en el octavo período de sesiones de la Comisión.

c) Aquellas observaciones y sugerencias que no se han incorporado, ni en el proyecto de reglamento de arbitraje de la CNUDMI, ni en el texto que figura en este documento, se indican en este documento a continuación de cada artículo.

d) En algunos casos una observación o sugerencia hecha con respecto a un determinado artículo o párrafo del texto que se presenta en este documento, requeriría, en caso de ser aprobada por la Comisión, modificaciones correlativas en otros artículos o párrafos de artículos del texto. Dichos cambios correlativos no se consignan, pues ello complicaría el texto y dificultaría su lectura.

e) Las sugerencias de variantes, o se titulan así, o se indican insertando los términos de cada sugerencia entre corchetes y colocando las sugerencias insertadas entre corchetes en sucesión inmediata. En algunos casos, se han colocado entre corchetes los términos que se ha sugerido agregar o eliminar. Cada vez que se insertan

* Reproducido en el presente volumen, segunda parte, III, 1, *supra*.

** Reproducido en el presente volumen, segunda parte, III, 2, *supra*.

* Reproducida en el presente volumen, segunda parte, III, 1, *supra*.

[1] *a)* El párrafo 3 del artículo 7 del texto del presente documento es idéntico a la primera oración del párrafo 3 del artículo 7 del proyecto del reglamento de arbitraje de la CNUDMI. No obstante, se lo reproduce *infra* porque en el presente documento constituye un párrafo separado.

b) Los textos de los párrafos 3 y 5 del artículo 34 del presente documento son idénticos a los de los párrafos 2 y 4 del artículo 34 del proyecto de reglamento de arbitraje de la CNUDMI. No obstante, se los reproduce en el presente documento por diferir la numeración de los párrafos.

términos entre corchetes, o se incorpora al texto una sugerencia u observación, se dan referencias en notas de pie de página sobre la fuente de tal observación o sugerencia. En la mayoría de los casos, esta fuente es el resumen de las deliberaciones de la Comisión en su octavo período de sesiones consignado en el informe de la Comisión sobre la labor realizada en su octavo período de sesiones (A/10017, anexo I; *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, primera parte, II, 1). Cuando en una nota de pie de página se alude a un párrafo de ese resumen, dicho párrafo indica también la naturaleza exacta de la observación o sugerencia que se ha hecho. En algunos casos, señalados por respectivas notas de pie de página, se han incluido ciertas disposiciones por sugerencia de un miembro del Grupo Consultivo.

Aranceles de honorarios de los árbitros

4. En el artículo 33 del presente documento se trata de las costas del arbitraje y en una de las variantes del inciso *a* del párrafo 1 de dicho artículo se dispone que los honorarios de los árbitros se indicarán por separado y los fijarán los propios árbitros « con arreglo al arancel de honorarios de árbitros que figura en el anexo A de este Reglamento ». Para que la Comisión pueda analizar ciertas dificultades que se susciten al preparar el proyecto de dicho arancel, en el documento A/CN.9/114 * hay una nota separada sobre la cuestión del arancel de honorarios de los árbitros.

SECCIÓN I.—DISPOSICIONES INTRODUCTORIAS

AMBITO DE APLICACIÓN

[*Artículo 1*

1. El presente Reglamento se aplicará cuando las partes en un contrato, por acuerdo [escrito] [1] que se refiera expresamente al Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI, han convenido que los litigios que resulten de una relación jurídica definida existente entre ellos [2] se resolverán de conformidad con el presente Reglamento.

[2. Por « partes » se entenderá toda persona natural o moral, con inclusión de las personas morales de derecho público] [3].

[3. Por « acuerdo escrito » se entenderá una cláusula de arbitraje incluida en un contrato o un acuerdo de arbitraje separado, incluso un acuerdo que figure en un canje de cartas, firmadas por las partes, o en un canje de telegramas o telex] [4].

4. Por « litigios que resulten de una relación jurídica definida » se entenderán los litigios, presentes o futuros, que surjan de una relación jurídica definida existente entre las partes [5] o que se relacionen con ella o con su incumplimiento, extinción o invalidez] [6].

* Reproducido en el presente volumen, segunda parte, III, 4, *infra*.

[1] Informe de la CNUDMI sobre la labor realizada en su octavo período de sesiones, A/10017, anexo I, párr. 19 (*Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, primera parte, II, 1).

[2] *Ibid.*, párr. 17.

[3] *Ibid.*, párr. 20.

[4] *Ibid.*, párr. 21.

[5] *Ibid.*, párr. 17.

[6] *Ibid.*, párr. 22.

Nota

Las siguientes sugerencias no se presentan como variantes del texto precedente :

a) Inclusión de una disposición que limite el ámbito de aplicación del Reglamento al arbitraje de « litigios derivados de transacciones comerciales internacionales » (A/10017, anexo I, párrs. 3 y 16; *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, primera parte, II, 1);

b) Inclusión de una disposición en que se definan las circunstancias en que una persona que no es parte en una cláusula o acuerdo de arbitraje podrá participar en un procedimiento arbitral originado en dicha cláusula o acuerdo (A/10017, anexo I, párr. 19; *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, primera parte, II, 1).

MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO

Artículo 2

Las partes podrán convenir [por escrito] [7] en cualquier momento en la modificación de cualquier disposición del presente Reglamento, incluidos cualesquier plazos establecidos por el Reglamento o que deriven de su aplicación.

ARBITRAJE ADMINISTRADO

[*Artículo 2* bis

Cuando las partes hayan seleccionado un instituto arbitral para que administre el arbitraje, se considerará que han seleccionado las reglas de arbitraje que ese instituto haya establecido a tal fin, a menos que hayan estipulado expresamente otra cosa] [8].

RECEPCIÓN DE COMUNICACIONES
CÓMPUTO DE LOS PLAZOS

Artículo 3

1. Para los fines del presente Reglamento se considerará que toda notificación, nota, comunicación o propuesta de una parte a la otra o a los árbitros comenzará a surtir efectos cuando la reciba el destinatario [9].

2. Salvo prueba en contrario [10], se presumirá que la notificación, nota, comunicación o propuesta enviada por telegrama o por télex ha sido recibida [un día] [tres días] [11] después de enviada, y que una comunicación enviada por correo certificado ha sido recibida [cinco] [ocho] días [12] después de haber sido enviada [13].

3. ...

NOTIFICACIÓN DEL ARBITRAJE

Artículo 4

1. ...

[2. Se considerará que el procedimiento arbitral se inicia en la fecha en que se entrega tal notificación (en

[7] *Ibid.*, párr. 18.

[8] *Ibid.*, párr. 23.

[9] *Ibid.*, párr. 31.

[10] *Ibid.*, párr. 35.

[11] *Ibid.*, párr. 36.

[12] *Ibid.*, párr. 36.

[13] *Ibid.*, párr. 34.

adelante denominada « notificación del arbitraje ») en la residencia habitual o establecimiento del demandado o, si no tiene tal residencia o establecimiento, en su última residencia o establecimiento conocido] [14].

3. La notificación del arbitraje contendrá, sin limitarse necesariamente a ella, la información siguiente :

a) El nombre y la dirección de las partes;

b) Una referencia a la cláusula o al acuerdo de arbitraje que se invoca;

c) Una referencia al contrato del que resulte el litigio o que se relacione con él;

d) La naturaleza en general del agravio y, si procede, una indicación de su cuantía;

[*e)* La reparación o indemnización solicitada;] [15]

f) Una propuesta sobre el número de árbitros (es decir, uno o tres), cuando las partes no hayan convenido antes en ello.

4. El demandante podrá declarar, en la notificación del arbitraje, que ésta sirve asimismo como escrito de demanda. En ese caso, el demandante :

a) Deberá acompañar a la notificación del arbitraje una copia del contrato mencionado en el inciso *c* del párrafo 2 *supra* y una copia del acuerdo de arbitraje mencionado en el inciso *b* del párrafo 2 precedente, si no figuran en el contrato;

b) Deberá incluir en la notificación del arbitraje una relación de los hechos que sustentan la demanda y las cuestiones controvertidas; y

c) Podrá acompañar a la notificación todos los documentos que estime pertinentes o referirse a los documentos que vaya a presentar [16].

Nota

Las siguientes sugerencias no se presentan como variantes del texto precedente :

a) Especificar los términos en que deberá transmitirse la notificación de arbitraje (A/10017, anexo I, párr. 25; *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, primera parte, II, 1);

b) Especificar el método con arreglo al cual el demandante deberá transmitir la notificación al demandado (A/10017, anexo I, párr. 26; *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, primera parte, II, 1).

REPRESENTACIÓN

Artículo 5

Cualquiera de las partes podrá estar representada por un abogado o un agente, previa comunicación del nombre y la dirección de esa persona a la otra parte. Se considerará realizada esa notificación [17] cuando un abogado o un agente, en nombre de una de las partes, efectúe la notificación del arbitraje o presente el escrito de demanda, de contestación o de reconvención, salvo que la otra parte, sin dilación después de practicada esa gestión, pida que se acrediten las facultades de dicho abogado o agente para actuar como mandatario de la parte que afirma representar [18].

SECCIÓN II.—NOMBRAMIENTO DE LOS ÁRBITROS

NÚMERO DE ÁRBITROS

Artículo 6

Si las partes no han convenido previamente en el número de árbitros (es decir, uno o tres) y si dentro de los 15 días siguientes a la fecha de recepción por el demandado de la notificación del arbitraje enviada por el demandante, las partes no han convenido en que habrá tres árbitros, se nombrará un árbitro único [19].

Nota

La sugerencia que sigue no se presenta como variante del texto *supra* : que este tribunal debe estar integrado por tres árbitros cuando el objeto del arbitraje es una suma considerable de dinero y que se designe a un solo árbitro cuando la suma es relativamente pequeña (A/10017, anexo I, párr. 40; *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, primera parte, II, 1).

NOMBRAMIENTO DE ÁRBITRO ÚNICO

Artículo 7

1. Si se ha de nombrar un árbitro único, dicho nombramiento deberá efectuarse teniendo en cuenta las circunstancias que permitan asegurar el nombramiento de un árbitro único independiente e imparcial [20].

2. ...

3. Si transcurrido ese plazo las partes no se han puesto de acuerdo sobre la elección del árbitro único, o si antes de la expiración del plazo las partes han llegado a la conclusión de que no podrá haber acuerdo, el árbitro único será nombrado por la autoridad designadora escogida anteriormente por las partes.

4. Si la autoridad designadora escogida previamente no desea o no puede actuar como tal, o si esa autoridad no ha sido designada por las partes, el demandante solicitará esa designación [21] :

a) Al Secretario General de la Corte Permanente de Arbitraje de La Haya, o,

b) [Agregar aquí un órgano o entidad adecuado, creado con los auspicios de las Naciones Unidas.]

La autoridad mencionada en los incisos *a* o *b* podrá solicitar de cualquiera de las partes la información que considere necesaria para el desempeño de sus funciones. Comunicará a ambas partes el nombre de la autoridad designadora que haya escogido.

5. ...

6. La autoridad designadora procederá al nombramiento del árbitro único de conformidad con el sistema

[14] *Ibid.*, párr. 24.

[15] *Ibid.*, párr. 27 (tercera frase contando desde el final).

[16] *Ibid.*, párr. 27.

[17] *Ibid.*, párr. 30 (última frase).

[18] *Ibid.*, párr. 30.

[19] *Ibid.*, párr. 39.

[20] *Ibid.*, párrs. 44, 47 y 48.

[21] *Ibid.*, párr. 49.

que considere adecuado [22]. La autoridad designadora podrá solicitar de cualquiera de las partes la información que considere necesaria para el desempeño de sus funciones.

Artículo 8

1. Si se han de nombrar tres árbitros, cada parte nombrará uno. Las partes [23] escogerán conjuntamente el tercer árbitro que actuará de presidente del tribunal arbitral.

2. El árbitro presidente será designado teniendo en cuenta consideraciones que puedan asegurar la designación de un árbitro presidente independiente e imparcial [24].

3. ...

4. Dentro de los 15 días siguientes al nombramiento del segundo árbitro, el demandante propondrá al demandado, por telegrama o télex, los nombres de uno o más candidatos de entre quienes se escogerá el árbitro presidente. Las partes [25] tratarán de llegar a un acuerdo sobre la elección del árbitro presidente dentro de los 30 días siguientes a la recepción por el demandado de la propuesta del demandante.

5. Si transcurrido ese plazo las partes no se han puesto de acuerdo sobre la elección del árbitro presidente, o si antes de la expiración del plazo las partes han llegado a la conclusión de que no podrá haber acuerdo, el demandante pedirá a los dos árbitros que elijan al árbitro presidente [26]. Los árbitros tratarán de llegar a un acuerdo sobre la elección del árbitro presidente dentro de los 15 días siguientes a la recepción por ellos de la solicitud del demandante.

6. Si transcurrido ese plazo los dos árbitros no se han puesto de acuerdo sobre la elección del árbitro presidente, el árbitro presidente será nombrado por la autoridad designadora escogida anteriormente por las partes. Si la autoridad designadora escogida antes no desea o no puede actuar como tal, o si las partes no han convenido en una autoridad de esta índole, el demandante recurrirá para tal designación a cualquiera de las autoridades mencionadas en el párrafo 4 del artículo 7 [27]. La autoridad a que se recurra podrá solicitar de cualquiera de las partes la información que considere necesaria para el desempeño de sus funciones y comunicará a ambas partes el nombre de la autoridad designadora que ha escogido. La autoridad designadora pdrá solicitar de cualquiera de las partes la información que considere necesaria para el desempeño de sus funciones.

7. ...

8. La autoridad designadora escogida con arreglo al párrafo 6 del presente artículo nombrará el árbitro presidente en la forma que considere apropiada [28].

[22] *Ibid.*, párr. 53.
[23] *Ibid.*, párr. 60.
[24] *Ibid.*, párrs. 44, 47, 48 y 56.
[25] *Ibid.*, párr. 60.
[26] *Ibid.*
[27] *Ibid.*, párrs. 49 y 58.
[28] *Ibid.*, párrs. 53 y 64.

RECUSACIÓN DE LOS ÁRBITROS (ARTÍCULOS 9 A 11)

Artículo 9

Variante A

1. Cualquiera de las partes podrá recusar a un árbitro, incluso al árbitro único o al árbitro presidente [29], prescindiendo de si ese árbitro ha sido :

propuesto o nombrado originalmente por él, o

nombrado por una autoridad designadora, o

elegido por ambas partes o por los demás árbitros,

únicamente [30] si ese árbitro tiene interés financiero o personal en el resultado del árbitro o un [estrecho][31] vínculo familiar [o comercial] [32] con una de las partes o con el abogado o agente de cualquiera de las partes.

Variante B

1. Cualquiera de las partes podrá recusar al árbitro único o al árbitro presidente [33], prescindiendo de si ese árbitro ha sido :

propuesto originalmente por ella, o

nombrado por una autoridad designadora, o

elegido por ambas partes o por los demás árbitros,

cuando hayan circunstancias que susciten dudas justificadas respecto de su imparcialidad o independencia.

[2. Entre las circunstancias mencionadas en el párrafo 1 del presente artículo se incluye [todo interés financiero o personal] [todo interés financiero o personal directo] [34] de un árbitro en el resultado del arbitraje o un [estrecho] [35] vínculo familiar [o comercial] [36] de un árbitro con una de las partes o con el abogado o agente de cualquiera de las partes] [37].

3. Una vez designado o elegido, el árbitro revelará a las partes todas las circunstancias que pudieran suscitar dudas justificadas acerca de su imparcialidad o independencia [38].

Nota

No se presenta como variante del texto citado la propuesta siguiente :

Distinguir en el párrafo 2 del presente artículo entre motivos de recusación « absolutos » (por ejemplo, ciertos vínculos familiares estrechos, o un interés financiero o personal directo de un árbitro en el resultado del arbitraje) y motivos de recusación « relativos », que requieren pruebas tanto de que los motivos existen como de que suscitan dudas justificadas respecto de la imparcialidad o independencia del árbitro (A/10017, anexo I, párrafo 71; *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, primera parte, II, 1).

[29] *Ibid.*, párr. 69 (última oración).
[30] *Ibid.*, párr. 73.
[31] *Ibid.*, párr. 71.
[32] *Ibid.*
[33] *Ibid.*, párr. 69 (tercera oración).
[34] *Ibid.*, párr. 71.
[35] *Ibid.*
[36] *Ibid.*
[37] *Ibid.*, párr. 70.
[38] *Ibid.*, párr. 75.

Artículo 10

[1. La recusación de un árbitro deberá hacerse dentro de los 30 días siguientes a la comunicación de su nombramiento a la parte recusante o dentro de los 30 días siguientes al conocimiento por esa parte de las circunstancias mencionadas en el artículo 9] [39].

2. La recusación se notificará a la otra parte y al árbitro recusado. La notificación [se hará por escrito y] [40] deberá ser motivada.

3. ...

Artículo 11

1. Si la otra parte no acepta la recusación y el árbitro recusado no renuncia, la decisión respecto de la recusación será tomada :

a) Por el tribunal competente que tenga jurisdicción [en el lugar del arbitraje] [en el lugar en que tenga su residencia el árbitro recusado] [41], o

b) Si no hay un tribunal competente que tenga jurisdicción en ese lugar, por el presidente de la cámara de comercio [del lugar del arbitraje] [del lugar en que tenga su residencia el árbitro recusado] [42].

2. La decisión del tribunal competente o del presidente de la cámara de comercio será inapelable [43]. Si en los casos mencionados en los incisos *a* y *b* del párrafo 1, el tribunal competente o el presidente de la cámara de comercio admite la recusación, se nombrará o escogerá un árbitro sustituto de conformidad con el procedimiento aplicable al nombramiento o elección de un árbitro, previsto en los artículos 7 u 8.

MUERTE O RENUNCIA DE UN ÁRBITRO

INCAPACIDAD DEL ÁRBITRO O INCUMPLIMIENTO DE SUS FUNCIONES

Artículo 12

1. ...

2. ...

3. En caso de sustitución del árbitro presidente, se repetirán todas las audiencias celebradas con anterioridad [a menos que se hayan levantado actas taquigráficas de esas audiencias] [44]. Si se reemplaza a cualquier otro árbitro, esas audiencias podrán repetirse a discreción de [los otros árbitros que participaron en tales audiencias] [la parte que haya designado al árbitro sustituto o en cuya representación se haya designado el árbitro sustituto, con arreglo al artículo 8] [45].

Nota

No se presentan las sugerencias siguientes como variantes del texto *supra* :

a) Insertar una disposición « en el sentido de que cuando un árbitro renuncia o deja de actuar debe exponer las razones de su comportamiento » (A/10017, anexo I, párr. 89; *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, primera parte, II, 1).

b) Estudiar la conveniencia de añadir definiciones de los términos « incapacidad » y « renuncia » (A/10017, anexo I, párr. 91; *Anuario de la CNUDMI, vol. VI*, primera parte, II, 1).

c) Estipular que « cuando el tribunal arbitral se componga de un solo árbitro, la decisión sobre la repetición de las audiencias quede a cargo del nuevo árbitro único » (A/10017, anexo I, párr. 92; *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, primera parte, II, 1).

DETALLES SOBRE LOS ÁRBITROS PROPUESTOS

Artículo 13

...

SECCIÓN III.—PROCEDIMIENTO ARBITRAL

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 14

1. Los árbitros podrán dirigir las actuaciones del modo que consideren apropiado, con sujeción a lo dispuesto en el presente Reglamento [y en cualquier acuerdo de las partes] [46] y siempre que se trate a las partes con [absoluta] [47] igualdad y justicia.

2. A petición de cualquiera de las partes, los árbitros celebrarán audiencias para la presentación de pruebas testificales y periciales, o para alegatos orales. En ausencia de tal petición, los árbitros decidirán si han de celebrarse audiencias o si las actuaciones se sustanciarán únicamente sobre la base de documentos y demás material escrito [sin perjuicio de cualquier inspección de las mercancías o de otros bienes que los árbitros puedan considerar adecuada durante el curso del procedimiento arbitral] [48].

3. Aun en ausencia de un requerimiento de una o de ambas partes, los árbitros celebrarán normalmente audiencias para la presentación de pruebas [49]. Los árbitros podrán excluir las pruebas testificales que ofrezca una parte en una audiencia siempre que consideren por unanimidad que dicha prueba propuesta no es pertinente [50].

4. Ningún documento o información suministrados a los árbitros por una parte serán objeto de decisión por los árbitros a menos que se acredite que han sido comunicados también a la otra parte [51].

LUGAR DEL ARBITRAJE

Artículo 15

1. Salvo que las partes se hayan puesto de acuerdo sobre el lugar en que haya de celebrarse el arbitraje, dicho lugar será determinado por los árbitros [habida cuenta de las exigencias del arbitraje] [52].

[39] *Ibid.*, párr. 78.
[40] *Ibid.*, párr. 80.
[41] *Ibid.*, párr. 85.
[42] *Ibid.*
[43] *Ibid.*
[44] *Ibid.*, párr. 92.
[45] *Ibid.*, párr. 94.
[46] *Ibid.*, párr. 97.
[47] *Ibid.*, párr. 98.
[48] *Ibid.*, párr. 100.
[49] *Ibid.*, párr. 101.
[50] *Ibid.*, párr. 102.
[51] *Ibid.*, párr. 104.
[52] *Ibid.*, párr. 105.

2. [Los árbitros podrán determinar el local en que se celebrará el arbitraje dentro del país o de la ciudad convenida por las partes] [53]. [Los árbitros podrán oír testigos y celebrar entre ellos reuniones provisionales de consulta en cualquier lugar que estimen conveniente, habida cuenta de las exigencias del arbitraje] [54].

3. ...

4. ...

Nota

Las siguientes sugerencias emanadas del Quinto Congreso de Arbitraje Internacional, celebrado en Nueva Delhi en enero de 1975, no se presentaron como variantes del texto *supra* :

a) Sustituir las palabras « el lugar en que haya de celebrarse el arbitraje » por « la sede del arbitraje » (A/10017, anexo I, párr. 106; *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, primera parte, II, 1);

b) Exigir que los árbitros determinen la sede del arbitraje « al comienzo de las actuaciones arbitrales » (A/10017, anexo I, párr. 106; *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, primera parte, II, 1).

IDIOMA

Artículo 16

1. Con sujeción a cualquier acuerdo que hayan celebrado las partes, los árbitros determinarán sin dilación después de su nombramiento y luego de consultar con las partes el idioma o los idiomas que hayan de emplearse en las actuaciones, prestando especial atención al idioma del contrato, al idioma utilizado en la correspondencia entre las partes [55], así como los conocimientos idiomáticos de los árbitros [56], de las partes y de sus abogados [57]. Esa determinación se aplicará al escrito de demanda, a la contestación y a cualquier otra presentación por escrito y, de celebrarse audiencias, al idioma o los idiomas que hayan de emplearse en tales audiencias.

2. ...

[3. Los árbitros tomarán las medidas necesarias para la traducción de los documentos al idioma o idiomas utilizados en las actuaciones arbitrales. Adoptarán asimismo las medidas necesarias para proporcionar interpretación a dicho idioma o idiomas en todas las audiencias] [58].

Nota

La siguiente sugerencia no se presenta como variante del texto *supra* :

Considerar la fusión de los artículos 13 y 15 del documento A/CN.9/97 (*Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, segunda parte, III, 1) (correspondientes a los artículos 14 y 16 del documento A/CN.9/112 *) en un solo artículo (A/10017, anexo I, párr. 115; *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, primera parte, II, 1).

ESCRITO DE DEMANDA

Artículo 17

1. Dentro de un plazo que determinarán los árbitros, el demandante remitirá su escrito de demanda al demandado y a cada uno de los árbitros. El escrito deberá ir acompañado de [copias de todos los documentos pertinentes] [59] [copias de todos los documentos pertinentes en que el demandante sustente su demanda] [60] junto con una copia del contrato y otra del acuerdo de arbitraje, si éste no figura en el contrato.

2. En el escrito de demanda tienen que constar los siguientes extremos :

a) Nombres y direcciones de las partes;

b) Una relación completa de los hechos y un resumen de las pruebas que sustentan esos hechos [61];

c) Los puntos en litigio [a juicio del demandante] [62];

d) La reparación o indemnización que se pretende [inclusive una reclamación por pago de intereses] [63];

[*e)* Una referencia a los documentos que el demandante se proponga presentar en apoyo de su demanda] [64];

3. En el curso de las actuaciones, el demandante podrá [65] [complementar o alterar] [modificar] [66] su demanda, siempre que se ofrezca al demandado la oportunidad de ejercer su derecho de contestación respecto del cambio. Sin embargo, una demanda no podrá modificarse de modo que la demanda modificada quede excluida del campo de aplicación de la cláusula de arbitraje o del acuerdo de arbitraje separado [67], o que afecte el fondo de la demanda deducida en la notificación del arbitraje [68].

Nota

Las siguientes sugerencias no se presentan como variantes del texto *supra* :

a) Facultar a los árbitros « para exigir que se les presenten todos los documentos pertinentes a los puntos en litigio después de que estos puntos hayan sido aclarados » (A/10017, anexo I, párr. 116; *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, primera parte, II, 1);

b) Aclarar que en el escrito de demanda sólo debe incluirse « una relación de los hechos que sustentan la demanda » y « los puntos en litigio », en la medida en que sean conocidos para el demandante en el momento

[53] *Ibid.*, párr. 107.

[54] *Ibid.*, párr. 108.

[55] *Ibid.*, párr. 111.

[56] *Ibid.*, párr. 112.

[57] *Ibid.*, párr. 113.

[58] *Ibid.* Cabe considerar la posibilidad de suprimir el párrafo 2 del artículo 16, de adoptarse el párrafo 3 de la variante propuesta para ese artículo.

* Reproducido en el presente volumen, segunda parte, III, 1 *supra*.

[59] A/10017, anexo I, párr. 117 (*Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, primera parte, II, 1).

[60] *Ibid.*, párr. 116.

[61] *Ibid.*, párrs. 119 (última frase) y 117.

[62] *Ibid.*, párr. 120.

[63] *Ibid.*, párr. 121.

[64] *Ibid.*, párr. 116.

[65] *Ibid.*, párrs. 125.

[66] *Ibid.*, párrs. 127 a 129.

[67] *Ibid.*, párr. 130.

[68] *Ibid.*, párr. 131.

de preparar el escrito de demanda (A/10017, anexo I, párr. 122; *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, primera parte, II, 1);

c) Exigir que el demandante sufrague todo gasto hecho por el demandado debido a una modificación de la demanda, a menos que los árbitros resuelvan otra cosa (A/10017, anexo I, párr. 132; *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, primera parte, II, 1).

CONTESTACIÓN

Artículo 18

1. ...

2. En la contestación se responderá a los extremos *b*, *c* y *d* del escrito de demanda (artículo 17, párr. 2). El demandado deberá acompañar a su escrito [copias de todos los documentos pertinentes] [69] [copias de todos los documentos pertinentes en que sustente su contestación] [70] [una referencia a los documentos que se proponga presentar en apoyo de su contestación] [71].

3. En su contestación, o en una etapa ulterior de las actuaciones, si los árbitros decidiesen que las circunstancias justificaban la demora [72], el demandado podrá formular una reconvención fundada en el mismo contrato o basarse en una demanda derivada del mismo contrato, a los efectos de una compensación. El demandado podrá deducir asimismo con carácter de reconvención o de compensación una demanda derivada de otro contrato celebrado entre las partes en el curso de la misma transacción, siempre que dicho otro contrato contenga una cláusula de arbitraje en términos idénticos o esté incluido en el mismo acuerdo de arbitraje [73].

4. ...

Nota

La siguiente sugerencia no se presenta como variante del texto *supra* :

« que convendría que el Reglamento contuviese disposiciones sobre la unificación de las audiencias en los casos en que ello fuera pertinente » (A/10017, anexo I, párr. 137; *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, primera parte, II, 1).

DECLINATORIA DE LA COMPETENCIA DE LOS ÁRBITROS

Artículo 19

1. [Los árbitros estarán facultados para decidir acerca de las objeciones de que carecen de competencia, incluso las objeciones respecto a la existencia o la validez de la cláusula de arbitraje o del acuerdo independiente de arbitraje] [74] [y sobre cualquier objeción en que se alegue que los árbitros se han extralimitado en sus funciones] [75].

[2. Los árbitros estarán facultados para determinar la existencia o la validez del contrato del que forma parte una cláusula de arbitraje. A los efectos del artículo 19, una cláusula de arbitraje que forme parte de un contrato y que disponga la celebración del arbitraje con arreglo al presente Reglamento se considerará como un acuerdo independiente de las demás estipulaciones del contrato. La decisión de los árbitros de que el contrato es nulo o irrito no entrañará *ipso jure* la invalidez de la cláusula de arbitraje] [76].

3. ...

4. En general, los árbitros deberán decidir como cuestión previa la declinatoria de su competencia. No obstante, los árbitros podrán seguir adelante con el arbitraje y decidir sobre dicha declinatoria en su laudo final, cuando así lo aconsejen circunstancias excepcionales [77].

OTROS ESCRITOS

DOCUMENTOS O PRUEBAS COMPLEMENTARIOS

Artículo 20

...

Nota

La siguiente sugerencia no se presenta como variante : que « cuando en la contestación se hace una reconvención y el demandante presenta una réplica, el demandado debería tener derecho a presentar una dúplica » (A/10017, anexo I, párr. 149; *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, primera parte, II, 1).

PLAZOS

Artículo 21

...

AUDIENCIAS, PRUEBAS

Artículo 22

1. ...

2. Si han de oírse declaraciones de testigos, cada parte comunicará a los árbitros y a la otra parte, por lo menos 15 días antes de la audiencia, el nombre y la dirección de los testigos que se propone llamar y el idioma en que depondrán. [Una parte podrá presentar a peritos como testigos para que presten declaración sobre cuestiones en litigio] [78].

3. ...

4. ...

5. ...

6. Los árbitros determinarán la admisibilidad, pertinencia e importancia de las pruebas presentadas. [Cuando lo permita la ley aplicable del lugar del arbitraje, los árbitros podrán no observar las normas jurídicas en materia de prueba] [79].

[69] Corresponde a la variante precedente que figura en la llamada de pie de página 59, relativa al párrafo 1 del artículo 17.

[70] Corresponde a la variante precedente que figura en la llamada de pie de página 60, relativa al párrafo 1 del artículo 17.

[71] Corresponde a la variante precedente que figura en la llamada de pie de página 64, relativa al inciso *e* del párrafo 2 del artículo 17.

[72] A/10017, anexo I, párr. 135 (*Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, primera parte, II, 1).

[73] *Ibid.*, párrs. 136 y 140 (última oración).

[74] *Ibid.*, párr. 141.

[75] *Ibid.*, párr. 144.

[76] *Ibid.*, párr. 147.

[77] *Ibid.*, párr. 145.

[78] *Ibid.*, párr. 167.

[79] *Ibid.*, párr. 159.

MEDIDAS PROVISIONALES DE PROTECCIÓN

Artículo 23

1. [A petición de cualquiera de las partes, y previa notificación de la otra parte [80], los árbitros podrán tomar todas las medidas provisionales que consideren necesarias respecto del objeto en litigio, incluso medidas destinadas a la conservación de los bienes que constituyen el objeto en litigio, como ordenar que los bienes se depositen en manos de un tercero o que se vendan los bienes perecederos] [81]. [y ordenar a una de las partes que tome medidas provisionales en relación con los bienes que constituyen el objeto en litigio] [82].

2. ...

3. La solicitud de adopción de medidas provisionales o de que se cumplan las medidas provisionales adoptadas por los árbitros en virtud del párrafo 1 [83] puede dirigirse también a una autoridad judicial. Dicha solicitud no se considerará incompatible con la cláusula de arbitraje o con el acuerdo separado de arbitraje ni como renuncia a esa cláusula o ese acuerdo separado de arbitraje.

PERITOS

Artículo 24

...

Nota

La siguiente sugerencia no se presenta como variante : que « si se establecían disposiciones sobre la designación de peritos por las partes, tal vez hubiera que aclarar la relación entre el testimonio de estos peritos y el de los peritos designados por los árbitros » (A/10017, anexo I, párr. 168; *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, primera parte, II, 1).

FALTA DE PRESENTACIÓN DE UN ESCRITO
REBELDÍA DE LAS PARTES

Artículo 25

1. ...

2. ...

3. Si cualquiera de las partes no comparece a una audiencia debidamente convocada con arreglo al presente Reglamento, sin invocar causa suficiente, los árbitros estarán facultados para proseguir el arbitraje, y se considerará que el procedimiento se ha celebrado en presencia de todas las partes. [Si ninguna de las partes comparece a una audiencia debidamente convocada con arreglo al presente Reglamento, los árbitros señalarán una segunda audiencia; si tampoco compareciese ninguna de las partes a esa segunda audiencia, los árbitros [ordenarán] [podrán ordenar] la suspensión del procedimiento] [84].

4. ...

[80] *Ibid.*, párr. 164.
[81] *Ibid.*, párr. 162 (tercera frase).
[82] *Ibid.*, párr. 165.
[83] *Ibid.*, párr. 163.
[84] *Ibid.*, párrs. 171 y 172.

RENUNCIA DEL REGLAMENTO

Artículo 26

Se considerará que la parte que siga adelante con el arbitraje sabiendo o debiendo saber [85] que no se ha cumplido alguna disposición o requisito del presente Reglamento, sin expresar prontamente su objeción a tal incumplimiento, renuncia a su derecho de objetar.

SECCIÓN IV.—LAUDO

FORMA Y EFECTO DEL LAUDO

Artículo 27

1. ...

2. ...

3. ...

4. El laudo será firmado por los árbitros, y en él se deberá consignar la fecha y el lugar en que se dictó el laudo. Cuando haya tres árbitros, la falta de la firma de un árbitro distinto del árbitro presidente [86] no perjudicará la validez del laudo. Se indicará en el laudo el motivo de la ausencia de la firma de un árbitro, pero [podrá no incluirse] [no se incluirá] en él opiniones disidentes [87].

5. ...

6. ...

7. Si el derecho de arbitraje del país en que se dicta el laudo requiere que los árbitros registren o depositen el laudo [88], [los árbitros] [el árbitro único o el árbitro presidente] [89] cumplirán este requisito dentro del plazo señalado por ese derecho.

DERECHO APLICABLE

Artículo 28

1. Los árbitros aplicarán el derecho o el reglamento [90] [convenido por las partes] [determinado o indicado claramente por las partes] [91] como aplicable al fondo del litigio.

Variante A

2. En ausencia de dicho [a] [acuerdo] [determinación o indicación] de las partes, los árbitros aplicarán el derecho que determinen las normas de conflicto de leyes aplicables [del lugar de arbitraje] [del lugar del establecimiento del demandado] [del lugar del establecimiento del demandante] [92].

Variante B

2. En ausencia de dicho [a] [acuerdo] [determinación o indicación] de las partes, los árbitros aplicarán el

[85] *Ibid.*, párr. 174.
[86] *Ibid.*, párr. 177.
[87] *Ibid.*, párr. 179.
[88] *Ibid.*, párr. 184.
[89] *Ibid.*, párr. 184.
[90] *Ibid.*, párr. 186 *e*.
[91] *Ibid.*, párr. 186.
[92] *Ibid.*, párr. 188.

derecho que determinen las normas de conflicto de leyes que los árbitros estimen aplicables, teniendo en cuenta las estipulaciones del contrato y los usos mercantiles [93].

3. Los árbitros únicamente decidirán *ex aequo et bono* o como amigables componedores si las partes les han autorizado expresamente para ello y si una decisión adoptada por los árbitros sobre esa base con contradice las leyes de arbitraje aplicables en el lugar del arbitraje [94].

[4. En todo caso, cuando decidan sobre el fondo del litigio, los árbitros deberán aplicar las disposiciones vinculatorias del derecho aplicable al fondo del litigio, las estipulaciones expresas del contrato y los usos mercantiles, según ese orden de prelación [95]] [96].

Nota

La siguiente sugerencia no se presenta como variante del texto *supra* :

Que el párrafo 1 del presente artículo diga lo siguiente : « Las partes tienen libertad para determinar, mediante acuerdo, el derecho que los árbitros deberán aplicar al fondo del litigio » (A/10017, anexo I, párr. 186 *d*).

ARREGLO U OTROS MOTIVOS DE SUSPENSIÓN

Artículo 29

1. Si, antes de que se dicte el laudo, las partes convienen en un arreglo del litigio, los árbitros dictarán una orden de suspensión de las actuaciones o, si lo piden ambas partes [97], registrarán el arreglo en forma de laudo arbitral en términos consensuales. Este laudo no ha de ser necesariamente motivado. [Sin embargo, los árbitros se negarán a registrar el arreglo en forma de laudo arbitral en términos consensuales si dicho arreglo es ilegal o contrario al orden público en el lugar de arbitraje] [98]. Si, antes de que se dicte el laudo, se hace innecesaria o imposible la continuación del procedimiento por cualquier otra razón, los árbitros comunicarán a las partes su propósito de dictar una orden de suspensión de las actuaciones. Los árbitros estarán facultados para dictar dicha orden, a menos que una de las partes se oponga a la suspensión.

2. ...

3. ...

INTERPRETACIÓN DEL LAUDO

Artículo 30

[1. [Dentro de los 30 días siguientes a la comunicación del laudo a las partes] [99], cualquiera de las partes podrá recabar de los árbitros, notificando a la otra parte, [una interpretación oficial] [100] [una aclaración] [101] del laudo. Esta [interpretación] [aclaración] será obligatoria para ambas partes.

2. La [interpretación] [aclaración] se formulará por escrito y se comunicará a las partes [102] dentro de los 45 días siguientes a la recepción de la solicitud y se aplicará lo dispuesto en los párrafos 3 a 7 del artículo 27] [103].

RECTIFICACIÓN DEL LAUDO

Artículo 31

1. [Dentro de los 30 días siguientes a la recepción del laudo] [104], cualquiera de las partes podrá recabar de los árbitros, notificando a la otra parte, que se rectifique en el laudo cualquier error de cálculo, de copia o tipográfico o cualquier otro error de naturaleza similar. [Dentro de los 30 días siguientes a la comunicación del laudo] [105], los árbitros podrán efectuar dichas correcciones por su propia iniciativa.

2. Esas correcciones se harán por escrito e irán firmadas por el árbitro único o, si hubo un tribunal arbitral de tres miembros, por el árbitro presidente previa consulta con los demás árbitros. Se aplicará lo dispuesto en los párrafos 5, 6 y 7 del artículo 27.

Nota

Las sugerencias que figuran a continuación no se presentan como variantes del texto *supra* :

a) Prever que los plazos de 30 días establecidos en el párrafo 1 del presente artículo comiencen « en la fecha fijada en el laudo para que las partes ejecuten sus obligaciones conforme a ese fallo » (A/10017, anexo I, párrafo 208; *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, primera parte, II, 1);

b) Suprimir el artículo que se refiere a la interpretación del laudo (artículo 30 en el documento A/CN.9/112 *) y añadir una referencia al presente artículo sobre rectificación de laudos (artículo 31 del documento A/CN.9/112 *) que abarque la interpretación y la aclaración (A/10017, anexo I, párrafo 205 (última oración), *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, primera parte, II, 1).

LAUDO ADICIONAL

Artículo 32

[1. Dentro de los 30 días siguientes a la recepción del laudo, cualquiera de las partes podrá recabar de los árbitros, notificando a la otra parte, que dicten un laudo adicional respecto de reclamaciones formuladas en el procedimiento arbitral pero omitidas en el laudo por error o negligencia de los árbitros [106].

[93] *Ibid.*, párr. 190. En caso de aprobarse esta propuesta, se sugirió la supresión del párrafo 4 del artículo 28.

[94] *Ibid.*, párr. 192.

[95] *Ibid.*, párr. 193.

[96] Cabe señalar que la sugerencia de suprimirse el párrafo 4 del presente artículo se relaciona con la inclusión al final del párrafo 2 de las palabras « teniendo en cuenta las estipulaciones del contrato y los usos mercantiles » (A/10017, anexo I, párr. 190; *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, primera parte, II, 1).

[97] A/10017, anexo I, párr. 194 (*Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, primera parte, II, 1).

[98] *Ibid.*, párr. 195.

[99] *Ibid.*, párr. 202.

* Reproducido en el presente volumen, segunda parte, III, 1 *supra*.

[100] *Ibid.*, párr. 200.

[101] *Ibid.*, párr. 201.

[102] *Ibid.*, párr. 204.

[103] *Ibid.*, párr. 205.

[104] *Ibid.*, párr. 207.

[105] *Ibid.*

[106] *Ibid.*, párr. 210.

2. Si los árbitros estiman justificada la solicitud de un laudo adicional y consideran que la omisión puede rectificarse sin necesidad de ulteriores audiencias o testimonios, completarán el laudo dentro de los 60 días siguientes a la recepción de la solicitud.

3. Cuando se pronuncie un laudo adicional, se aplicarán las disposiciones de los párrafos 2 a 7 del artículo 27] [107].

COSTAS

Artículo 33

1. Los árbitros fijarán en el laudo las costas del arbitraje. El término « costas » incluye lo siguiente :

a) Los honorarios de los árbitros, que se indicarán por separado y que fijarán los propios árbitros [con arreglo al arancel de honorarios de los árbitros consignado en el anexo A a este Reglamento] [108] [teniendo en cuenta la suma en litigio y la duración del procedimiento arbitral] [109]. [Cuando se haya nombrado una autoridad designadora, los árbitros establecerán sus honorarios previa consulta con dicha autoridad designadora. Esta autoridad podrá hacer los comentarios que estime apropiados respecto de los honorarios que los árbitros sugieran] [110];

b) Los honorarios y los gastos que haga la autoridad designadora en relación con sus servicios, a excepción de la parte que se haya ahorrado previamente [111];

c) Los gastos de viaje y los demás desembolsos de los árbitros;

d) Las costas del asesoramiento pericial o de cualquier otra asistencia que requieran los árbitros;

e) Los gastos de viaje de los testigos, en la medida en que dichos gastos sean aprobados por los árbitros;

f) La indemnización a la parte ganadora por los gastos de asistencia letrada, si se hubiera reclamado dicha indemnización durante el procedimiento arbitral y sólo en la medida en que los árbitros la consideren razonable y adecuada [y si ésta puede reclamarse con arreglo a la legislación aplicable en el lugar de celebración del arbitraje] [112].

2. Los árbitros reducirán al mínimo las costas del arbitraje y no estarán facultados a percibir honorarios adicionales por interpretar el laudo o corregir errores en él o por emitir un laudo adicional de conformidad con lo dispuesto en el artículo 32 de este Reglamento [113].

3. [En general] [114], la parte perdedora pagará las costas del arbitraje. Sin embargo, los árbitros podrán prorratear las costas entre las partes si lo consideran razonable.

DEPÓSITO DE LAS COSTAS

Artículo 34

1. ...

2. En el momento de su nombramiento, la autoridad designadora podrá exigir que cada parte deposite una suma igual a la mitad de sus honorarios [115].

3. En el curso de las actuaciones, los árbitros podrán pedir depósitos adicionales a las partes.

4. Si transcurridos 30 días desde la comunicación de la petición los depósitos requeridos en los párrafos 1 y 2 del presente artículo no se han abonado en su totalidad, los árbitros notificarán a las partes la falta de pago y darán a cada una de ellas la oportunidad de hacer el pago requerido a ésta o a la otra parte [116]. Si, a pesar de ello, no se efectuase aún el pago requerido, los árbitros podrán ordenar la suspensión o interrupción del procedimiento arbitral [117].

5. Los árbitros entregarán a las partes un estado de cuentas de los depósitos recibidos y les reembolsarán todo saldo no utilizado.

6. Los árbitros podrán autorizar a la autoridad designadora nombrada a que desempeñe las funciones descritas en los párrafos 1, 3, 4 y 5 del presente artículo [118].

[107] *Ibid.*, párr. 212.

[108] *Ibid.*, párr. 214.

[109] *Ibid.*

[110] Esta variante del texto se basa en el párr. 215 del anexo I del documento A/10017 (*Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, primera parte, II, 1) y en una sugerencia hecha por un miembro del Grupo Consultivo.

[111] Esta variante del texto se basa en la sugerencia hecha por un miembro del Grupo Consultivo.

[112] A/10017, anexo I, párr. 218 (*Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, primera parte, II, 1).

[113] *Ibid.*, párr. 222.

[114] *Ibid.*, párr. 219.

[115] Esta variante del texto se basa en una sugerencia hecha por un miembro del Grupo Consultivo.

[116] A/10017, anexo I, párr. 224 (*Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, primera parte, II, 1).

[117] *Ibid.*, párr. 225.

[118] Esta variante del texto se basa en una sugerencia hecha por un miembro del Grupo Consultivo.

4. Nota de la Secretaría : proyecto de Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI; arancel de honorarios de los árbitros (A/CN.9/114)*

1. En esta nota se examina la viabilidad de establecer, en el contexto del proyecto de Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI [1], un arancel de honorarios que establezca los límites superiores e inferiores de la remuneración de los árbitros por sus servicios. En el párrafo 1 del artículo 33 del proyecto de Reglamento se dispone que los árbitros fijarán sus honorarios y en el comentario se indica que cabe esperar que al hacerlo los árbitros actúen razonablemente. Además, en la mayor parte de países, en caso de que la cantidad pedida se considere excesiva, la decisión de los árbitros respecto de sus honorarios puede ser llevada a los tribunales.

* 1 de abril de 1976.

[1] El proyecto revisado de Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI figura en el documento A/CN.9/112, y los comentarios al mismo en el documento A/CN.9/112/Add.1 (ambos reproducidos en el presente volumen, segunda parte, III, 1 y 2 *supra*).

2. Durante el examen del proyecto preliminar de Reglamento, en el que figuraba una disposición análoga a la del párrafo 1 del artículo 33, se expresó la opinión de que debía establecerse algún límite a la facultad de los árbitros de fijar la remuneración que considerasen adecuada por sus servicios, y se sugirió que en el reglamento se fijara una escala de honorarios para los árbitros que impusiera un tope a los honorarios exigibles [2].

3. Normalmente un arancel de honorarios toma en consideración la suma reclamada y establece unas tasas mínimas y máximas, o únicamente las máximas, sobre la base de dicha suma. El reglamento de arbitraje que establece un arancel también determina un órgano administrativo que fije los honorarios de acuerdo con el arancel y, en la mayor parte de reglamentos de arbitraje, puede hacerlo con un amplio margen discrecional. Este margen discrecional parece deseable pues ha de tenerse en cuenta el tiempo que puede emplearse en un arbitraje determinado o la complejidad de los problemas sometidos a arbitraje. En algunos casos, el órgano administrativo puede fijar la remuneración de los árbitros fuera del arancel establecido [3].

4. Dado que el Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI tiene por objeto facilitar el arbitraje en todas las partes del mundo y en diferentes clases de casos, un arancel de honorarios según el Reglamento probablemente habría de establecer un amplio margen entre las tasas mínimas y máximas de manera que la fijación de los honorarios pudiera ser flexible [4]. Por consiguiente, el mero hecho de que se indique una tasa máxima en la escala no indicaría realmente por anticipado a las partes cuál iba a ser el costo del arbitraje y no evitaría necesariamente en todos los casos que los árbitros fijasen honorarios inadecuados.

5. De este modo, la eficacia de un arancel de honorarios parecería depender de la intervención de un órgano independiente. Como se indicó antes, los únicos reglamentos de arbitraje que incluyen aranceles de honorarios son los administrados por instituciones de arbitraje. En el caso de que la Comisión opinara que debía incluirse un arancel en el reglamento « administrado » por una autoridad independiente, podría estudiarse la posibilidad de dar a la autoridad designadora poder discrecional para fijar la remuneración de los árbitros de conformidad con el arancel o disponer que los árbitros fijaran sus honorarios de conformidad con el arancel tras consultar con la autoridad designadora.

6. Según el reglamento, hay una autoridad designadora

a) Cuando dicha autoridad ha sido nombrada en la cláusula de arbitraje o en el acuerdo de arbitraje;

b) Cuando las partes no se han puesto de acuerdo sobre la elección de un árbitro único (párrafos 3 y 6 del artículo 7) o de un árbitro presidente (párrafos 5 y 8 del artículo 8) o cuando, en el caso de un tribunal de tres miembros, una parte no ha nombrado árbitro (párrafo 3 del artículo 8);

c) Cuando una autoridad designadora ha sido nombrada para decidir acerca de la recusación de un árbitro (inciso *c* del párrafo 1 del artículo 11).

En todos los demás casos, cuando no hay autoridad designadora debido a una de las circunstancias antedichas, podría recurrirse a una autoridad designadora que se nombraría de conformidad con las disposiciones de los artículos 7 u 8 del Reglamento.

CONCLUSIONES

7. En conclusión, se presentan a la Comisión para su examen las siguientes opciones en relación con la fijación de los honorarios de los árbitros :

a) Mantener el texto actual del artículo 33 según el cual los árbitros fijan sus propios honorarios;

b) Incluir en el Reglamento un arancel de honorarios, que establezca las tasas mínimas y máximas, o únicamente la tasa máxima, sobre la base de la suma demandada y añadir otra disposición al artículo 33 en virtud de la cual los honorarios de los árbitros sean fijados por la autoridad designadora de conformidad con el arancel o según la cual los árbitros hayan de fijar sus honorarios tras consultar con la autoridad designadora;

c) No incluir un arancel de honorarios en el Reglamento sino añadir una nueva disposición al artículo 33 según la cual los árbitros hayan de fijar sus propios honorarios tras consultar con la autoridad designadora.

---

[2] Véase el Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su octavo período de sesiones. *Documentos Oficiales de la Asamblea General, trigésimo período de sesiones, Suplemento 17* (A/10017), párrs. 213 a 215 (*Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, primera parte, II, 1).

[3] Por ejemplo, el párrafo 3 del artículo 20 del Reglamento de Conciliación y Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional (versión de 1975) dispone que « la Corte de la CCI puede fijar los honorarios de los árbitros en una suma mayor o menor de la que resultaría de la aplicación de la escala anexa si, vistas las circunstancias excepcionales del caso, ello parece necesario ».

[4] Por ejemplo, el arancel de honorarios que figura en el apéndice II del Reglamento de la CCI establece el margen siguiente entre los honorarios mínimos y máximos que se indican :

Sumas en litigio (*en miles de dólares de EE.UU.*)	*Honorarios* (*en porcentaje*) *Mínimo*	*Máximo*
menos de 10	(min. 600)	10
de 10 a 50	1,5	6
de 50 a 200	0,8	3
de 200 a 600	0,5	2
de 600 a 1.500	0,3	1,5
de 1.500 a 3.000	0,2	0,6
de 3.000 a 10.000	0,1	0,3
más de 10.000	0,1	0,15

IV.—REGLAMENTACIÓN INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO

1. Nota del Secretario General : comentarios de los gobiernos y organizaciones internacionales acerca del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías (A/CN.9/109)*

ÍNDICE

		Página
	INTRODUCCIÓN	214
Capítulo		
I.	TEXTO DEL PROYECTO DE CONVENIO SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS	214
II.	COMENTARIOS DE LOS GOBIERNOS :	
	Afganistán	221
	Alemania, República Federal de	221
	Australia	223
	Austria	223
	Bélgica	224
	Canadá	226
	Checoslovaquia	235
	Dinamarca	236
	Estados Unidos de América	236
	Fiji	239
	Filipinas	239
	Finlandia	242
	Francia	243
	Hungría	246
	Japón	248
	México	249
	Níger	250
	Nigeria	251
	Noruega	251
	Países Bajos	252
	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	255
	República Democrática Alemana	257
	República Socialista Soviética de Bielorrusia	259
	República Socialista Soviética de Ucrania	260
	Sierra Leona	261
	Suecia	262
	Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas	263
III.	COMENTARIOS DE LOS ORGANISMOS ESPECIALIZADOS** :	
	Organización de Aviación Civil Internacional	265
	Organización Internacional del Trabajo	267
IV.	COMENTARIOS DE OTRAS ORGANIZACIONES INTERGUBERNAMENTALES :	
	Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril	267
V.	COMENTARIOS DE OTRAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES :	
	Asociación Internacional de Armadores	270
	Cámara Internacional de Navegación Marítima	276
	Comité Marítimo Internacional	281
	Unión Internacional de Seguros de Transportes	286

---

* 29 de enero de 1976.

** Los comentarios de la secretaría de la UNCTAD figuran en los documentos TD/B/C.4/ISL/19 y Suplementos 1 y 2. Los comentarios del Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre reglamentación internacional del transporte marítimo figuran en los documentos TD/B/C.4/148 y TD/B/C.4/ISL/21.

Introducción

1. En su cuarto período de sesiones (29 de marzo a 20 de abril de 1971), la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional decidió examinar las normas que rigen la responsabilidad del porteador marítimo. La resolución pertinente de la Comisión en ese período de sesiones dice lo siguiente :

« 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 conocimientos (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 » [1].

2. Para llevar a cabo este programa de trabajo, la Comisión estableció en ese período de sesiones un nuevo Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo. Este Grupo de Trabajo comenzó posteriormente a realizar su programa de trabajo y, en su octavo período de sesiones (10 a 21 de febrero de 1975), culminó el cumplimiento de su mandato y aprobó el texto de un nuevo proyecto de convenio titulado « Proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías » [2].

3. Con arreglo a una decisión de la Comisión adoptada en su séptimo período de sesiones (13 a 17 de mayo de 1974), se comunicó el texto de ese proyecto de convenio a los gobiernos y a las organizaciones internacionales interesadas para que formularan observaciones.

4. En el presente documento se reproducen todos los comentarios recibidos por la Secretaría al 27 de enero de 1976. Antes de los comentarios se reproduce además el texto del proyecto de convenio.

5. En el documento A/CN.9/110 * figura un análisis de estos comentarios preparado por la Secretaría.

I.—Texto del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías

CAPÍTULO I.—DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Definiciones

En el presente Convenio :

1. Por « porteador » o « porteador contratante » se entenderá toda persona que por sí o por conducto de otra que actúa en su nombre haya celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con el cargador.

2. Por « porteador efectivo » se entenderá toda persona a quien el porteador contratante haya encomendado la realización de la totalidad o de parte del transporte de mercancías.

3. Por « consignatario » se entenderá la persona autorizada para recibir las mercancías.

4. Por « mercancías » se entenderá todo tipo de mercancías, incluso animales vivos; cuando las mercancías se agrupen en un contenedor, paleta u otra unidad de transporte similar, o cuando estén embaladas, el término « mercancías » comprenderá esa unidad de transporte o embalaje si es proporcionada por el cargador.

5. Por « contrato de transporte » se entenderá aquel en virtud del cual el porteador conviene con el cargador, contra el pago de un flete, en transportar determinadas mercancías por mar de un puerto a otro en el cual habrán de entregarse.

6. Por « conocimiento de embarque » se entenderá un documento que haga prueba de un contrato de transporte marítimo de mercancías y en el que conste que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado esas mercancías, y se compromete a entregarlas contra la presentación de ese documento. Constituye tal compromiso la disposición, incluida en el documento de que las mercancías se entregarán a la orden de una persona designada, o a la orden, o al portador.

Artículo 2. Ambito de aplicación

1. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todos los contratos 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 del presente artículo se aplicarán independientemente de la nacionalidad que tengan al buque, el porteador, el cargador, el consignatario o cualquier otra persona interesada.

3. Un Estado Contratante podrá aplicar también las normas del presente Convenio al transporte interno, mediante su legislación nacional.

4. Las disposiciones del presente Convenio no serán aplicables a los contratos de fletamento. Sin embargo, cuando se extienda un conocimiento de embarque en

* Reproducido en el presente volumen, segunda parte, IV, 3 *infra*; estos comentarios se refieren frecuentemente a ciertas convenciones de transporte internacional. El párrafo 6 del documento A/CN.9/110 contiene una lista de estas convenciones y las referencias documentarias.

[1] *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo sexto período de sesiones, Suplemento 17; Anuario de la CNUDMI, vol. II : 1971*, segunda parte, II, A.

[2] A/CN.9/105, anexo; *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, segunda parte, IV, 4.

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.

Artículo 3. Interpretación del Convenio

En la interpretación y aplicación de las disposiciones del presente Convenio se tendrán en cuenta su carácter internacional y la necesidad de promover la uniformidad.

CAPÍTULO II.—RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

Artículo 4. Período de responsabilidad

1. «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.

2. A los efectos del párrafo 1 del presente artículo, 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 entregrado :

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, o la ley, o los usos del ramo de que se trate 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.

3. La mención del porteador o el consignatario en los párrafos 1 y 2 del presente artículo comprende también a los empleados, los agentes u otras personas que actúen siguiendo instrucciones del porteador o del consignatario, respectivamente.

Artículo 5. Disposiciones generales

1. 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 4, 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.

2. Se considerará que hay demora en la entrega cuando las mercancías no hayan sido entregadas en el puerto de destino previsto en el contrato de transporte dentro del plazo expresamente acordado por escrito o, a falta de tal acuerdo, dentro del plazo que, habida cuenta de las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un porteador diligente.

3. El titular de una acción por pérdida de las mercancías podrá considerarlas perdidas cuando no hayan sido entregadas según requiere el artículo 4 dentro de los sesenta días siguientes a la expiración del plazo de entrega previsto en el párrafo 2 de este artículo.

4. 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.

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.

6. El porteador no responderá de la pérdida, daños o demora en la entrega que sean resultado de medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas o de medidas razonables para el salvamento de mercancías en el mar.

7. Cuando la culpa o negligencia del porteador, sus auxiliares o agentes concurra con otra causa en la pérdida, daños o demora en la entrega de las mercaderías, el porteador sólo será responsable por la parte de la pérdida, daños o demora en la entrega atribuibles a dicha culpa o negligencia, pero deberá demostrar el importe de la pérdida, daños o demora en la entrega no atribuibles a ellas.

Artículo 6. Límites de la responsabilidad

Variante A

1. La responsabilidad del porteador con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5 estará limitada a una suma equivalente a (...) francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías que hayan sido perdidas o dañadas o hayan sufrido demora.

Variante B

1. *a)* La responsabilidad del porteador por la pérdida o el daño de las mercaderías estará limitada, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, a una suma equivalente a (...) francos por kilogramo de peso bruto de las mercaderías perdidas o dañadas.

b) Cuando se produzca una demora en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5 la responsabilidad del porteador no excederá [del doble] del flete.

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.

Variante C

1. La responsabilidad del porteador con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5 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 hayan sufrido demora, si esta cantidad es mayor.

2. A los efectos de calcular cuál cantidad es mayor de conformidad con el párrafo 1 del presente artículo, 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 no sea propiedad del cargador o no haya sido suministrado por éste, será considerado una unidad parte de carga transportada.

Variante D

1. *a)* La responsabilidad del porteador por la pérdida o el daño de las mercancías, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, 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.

b) La responsabilidad del porteador por la demora en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, no excederá :

Opción X : del [doble] del flete;

Opción Y : de una suma equivalente a (x-y) [a] 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.

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.

2. A los efectos de calcular cuál cantidad es mayor de conformidad con el párrafo 1 del presente artículo, 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 no sea propiedad del cargador o no haya sido suministrado por éste, será considerado una unidad parte de carga transportada.

[a] Se supone que la fórmula (x-y) representará limitaciones menores de responsabilidad que las establecidas en el párrafo 1 *a*.

Variante E

1. *a)* La responsabilidad del porteador por la pérdida o el daño de las mercancías con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, 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.

b) La responsabilidad del porteador por la demora en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, no excederá del [doble] del flete.

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.

2. Cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o cualquier dispositivo similar de transporte, no será aplicable la limitación basada en el bulto o en cualquier otra unidad de carga transportada.

Los siguientes párrafos son válidos para todas las variantes :

Por « franco » se entenderá una unidad compuesta de 65,5 miligramos de oro de ley de 900 milésimas.

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 precedente del presente artículo en la fecha de la sentencia o laudo. Si no hay tal valor oficial, la autoridad competente del Estado interesado determinará cuál será considerado el valor oficial a los efectos del presente Convenio.

Artículo 7. Acciones basadas en responsabilidad extracontractual

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 del 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.

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 8. Pérdida del derecho a la limitacion de responsabilidad

El porteador no tendrá derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad prevista en el artículo 6

si se demuestra que los daños fueron causados por un acto u omisión del porteador, hechos con la intención de causar dichos daños, o imprudentemente y con conocimiento de que probablemente ocurrirían tales daños. Los empleados o agentes tampoco tendrán derecho a beneficiarse de esta limitación de responsabilidad con respecto a los daños causados por un acto u omisión de dichos empleados o agentes, hechos con la intención de causar dichos daños, o imprudentemente y con conocimiento de que probablemente ocurrirían tales daños.

Artículo 9. Carga sobre cubierta

1. El proteador podrá transportar mercancías sobre cubierta solamente cuando ello esté conforme con un acuerdo concertado con el cargador, con los usos del comercio de que se trate o con las normas o disposiciones legales.

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 del presente artículo, 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 6 y 8. 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 un acto u omisión del porteador en el sentido del artículo 8.

Artículo 10. Responsabilidad del porteador contratante y del porteador efectivo

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. En relación con el transporte que realice el porteador efectivo, el porteador contratante responderá por los actos y omisiones que el porteador efectivo y sus empleados y agentes cometan en el ejercicio de sus respectivas funciones.

2. El porteador efectivo responderá también, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, del transporte realizado por él. Las disposiciones de los párrafos 2 y 3 del artículo 7 y de la segunda oración del artículo 8 se aplicarán si se inicia un procedimiento contra un empleado o agente del porteador efectivo.

3. Todo acuerdo especial en virtud del cual el porteador contratante asuma obligaciones no impuestas por el presente Convenio o toda renuncia de derechos conferidos por el presente Convenio afectarán al porteador efectivo únicamente si éste ha convenido en ello expresamente y por escrito.

4. En los casos y en la medida en que tanto el porteador contratante como el porteador efectivo sean responsables, su responsabilidad será conjunta y solidaria.

5. El total de las sumas exigibles al porteador contratante, al porteador efectivo y a sus empleados y agentes no excederá de los límites previstos en el presente Convenio.

6. Nada de lo dispuesto en este artículo menoscabará cualquier derecho de repetición que pueda existir entre el porteador contratante y el porteador efectivo.

Artículo 11. Transporte directo

1. Cuando un contrato de transporte estipule que el porteador contratante realizará únicamente una parte del transporte a que se refiere el contrato, y que el resto será realizado por una persona distinta del porteador contratante, la responsabilidad del porteador contratante y del porteador efectivo se determinará de conformidad con las disposiciones del artículo 10.

2. No obstante, el porteador contratante podrá exonerarse de la responsabilidad por pérdida, daño o demora en la entrega 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 en la entrega se produjeron en esa oportunidad.

CAPÍTULO III.—RESPONSABILIDAD DEL CARGADOR

Artículo 12. Norma general

El cargador no será responsable por la pérdida o daño sufrido por el porteador, el porteador efectivo o el buque, salvo que esa pérdida o daño haya sido ocasionado por falta o negligencia del cargador, sus empleados o agentes.

Artículo 13. Normas especiales sobre mercancías peligrosas

1. Cuando el cargador entregue mercancías peligrosas al porteador, informará a éste de la naturaleza de las mercancías e indicará en caso necesario, el carácter del peligro y las precauciones que deban adoptarse. Cuando sea posible, el cargador señalará o marcará en forma conveniente estas mercancías como peligrosas.

2. El porteador podrá en todo momento descargar, destruir o transformar en inofensivas las mercancías peligrosas, según lo requieran las circunstancias sin pago de indemnización por su parte, cuando se haya hecho cargo de esas mercancías sin conocimiento de su naturaleza y carácter. Cuando las mercancías peligrosas se embarquen sin que el porteador tenga conocimiento de su naturaleza o carácter, el cargador será responsable de todos los daños y gastos directa o indirectamente derivados de dicho cargamento o resultantes del mismo.

3. Sin embargo, si esas mercancías peligrosas, cargadas con conocimiento de su naturaleza y carácter, llegasen a constituir un peligro para el buque o la carga, el porteador podrá descargarlas, destruirlas o transformarlas en inofensivas de la misma manera, cuando las circunstancias lo requieran, sin pago de indemnización por su parte, a excepción de lo que se refiera a la avería gruesa, en su caso.

CAPÍTULO IV.—DOCUMENTOS DE TRANSPORTE

Artículo 14. Expedición 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 15.

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.

Artículo 15. Contenido del conocimiento de embarque

1. El conocimiento de embarque deberá indicar, entre otros, los siguientes datos :

a) La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para la identificación de las mismas, el número de bultos o de piezas, y el peso de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos todos que se harán constar tal y como hayan sido facilitados por el cargador;

b) El estado aparente de las mercancías;

c) El nombre y el establecimiento principal del porteador;

d) El nombre del cargador;

e) El nombre del consignatario, en el caso de que dicho nombre haya sido facilitado por el cargador;

f) El puerto de carga según el contrato de transporte y la fecha en la que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en ese puerto;

g) El puerto de descarga según el contrato de transporte;

h) El número de originales del conocimiento de embarque;

i) El lugar de emisión del conocimiento de embarque;

j) La firma del porteador o de una persona que actúe en su nombre; la firma puede ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico si así lo permiten las leyes del país en que se expida el conocimiento de embarque;

k) El flete en la medida en que haya de ser pagado por el consignatario, u otra indicación de que éste lo ha de pagar; y

l) La declaración mencionada en el párrafo 3 del artículo 23.

2. Después de que las mercancías hayan sido cargadas a bordo, el porteador expedirá al cargador, si éste lo solicita, un conocimiento de embarque con la estampilla « embarcado », en el cual, además de los datos requeridos en virtud del párrafo 1 del presente artículo, se consignará que las mercancías se encuentran a bordo de un buque o unos buques determinados, y se indicará la fecha o las fechas en que se ha efectuado la carga. Si el porteador hubiese expedido previamente al cargador un conocimiento de embarque u otro título representativo de cualquiera de tales mercancías, el cargador, a petición del porteador, entregará dicho documento a cambio del conocimiento de embarque con la estampilla « embarcado ». Cuando el cargador solicite un conocimiento de embarque con la estampilla « embarcado », el porteador podrá, para atender esa solicitud, modificar cualquier documento anteriormente expedido si, con las modificaciones introducidas, dicho documento contiene toda la información que debe contener el conocimiento de embarque con la estampilla « embarcado ».

3. La omisión en el conocimiento de embarque de uno o varios de los datos a que se refiere el presente artículo no afectará la validez del conocimiento.

Artículo 16. Conocimiento de embarque : reservas y valor probatorio

1. Si el conocimiento de embarque contiene datos concernientes a la naturaleza general, las marcas principales, el número de bultos o piezas, el peso o la cantidad de las mercancías respecto de las cuales el porteador, u otra persona que expida el conocimiento de embarque en su nombre, sabe o tiene motivos razonables para sospechar que no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado a su cargo, o en el caso de haberse expedido un conocimiento de embarque con la estampilla «embarcado», las mercancías que efectivamente ha cargado, o cuando no ha tenido medios razonables para verificar esos datos, el porteador o esa otra persona hará constar expresamente esos motivos o inexactitudes, o la falta de medios razonables de verificación.

2. Cuando el porteador, u otra persona que expida el conocimiento de embarque en su nombre, no haga constar en el conocimiento de embarque el estado aparente de las mercancías se entenderá que ha indicado en el conocimiento de embarque que las mercancías estaban en buen estado aparente.

3. Excepto en lo concerniente a los datos acerca de los cuales se haya hecho la reserva permitida en virtud del párrafo 1 del presente artículo, y en la medida de tal reserva :

a) El conocimiento de embarque establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha tomado a su cargo, o, en el caso de haberse expedido un conocimiento de embarque con la estampilla « embarcado », ha cargado las mercancías tal como están descritas en el conocimiento de embarque; y

b) No se admitirá al porteador la prueba en contrario cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que haya procedido de buena fe, fiándose de la descripción de las mercancías que se hacía en ese conocimiento.

4. Un conocimiento de embarque en el que no se especifique el flete o no se indique de otro modo que el consignatario habrá de pagar flete, conforme a lo previsto en el apartado *k* del párrafo 1 del artículo 15, constituirá presunción, salvo prueba en contrario, de que el consignatario no tiene que pagar ningún flete. Sin embargo, no se admitirá al porteador la prueba en contrario cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido a un tercero, incluido el consignatario, que haya procedido de buena fe basándose en la ausencia de tal indicación en el conocimiento de embarque.

Artículo 17. Garantías por parte del cargador

1. Se estimará que el cargador garantiza al porteador la exactitud de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, cantidad y peso, que él ha facilitado para que se incluyan en el conocimiento de embarque. El cargador indemnizará al porteador de todas las pérdidas, daños o gastos que resulten de inexactitudes de esos datos. El cargador seguirá siendo responsable aun cuando el conocimiento de embarque haya sido transferido por él. El derecho del porteador a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad dimanante del contrato de transporte respecto de cualquier otra persona que no sea el cargador.

2. Toda carga de garantía o pacto en virtud de los cuales el cargador se comprometa a indemnizar al porteador de las pérdidas, daños o gastos que resulten de la expedición del conocimiento de embarque por el porteador, o por una persona que actúe en su nombre, sin hacer constar ninguna reserva acerca de los datos facilitados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, o acerca del estado aparente de las mercancías serán nulos y no tendrán efecto alguno respecto de un tercero, incluido un consignatario, al que se haya transferido el conocimiento de embarque.

3. Esa carta de garantía o ese pacto serán válidos respecto del cargador, a menos que el porteador o la persona que actúa en su nombre, al omitir la reserva a que se hace referencia en el párrafo 2 del presente artículo, tenga la intención de perjudicar a un tercero, incluido un consignatario, que actúe basándose en la descripción de las mercancías que se hace en el conocimiento de embarque. Si, en tal caso, la reserva omitida se refiere a datos facilitados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, el porteador no tendrá el derecho a la indemnización del cargador prevista en el párrafo 1 del presente artículo.

4. En el caso a que se hace referencia en el párrafo 3 del presente artículo, el porteador será responsable, sin poder acogerse al beneficio de la limitación de su responsabilidad establecida en el presente Convenio, de las pérdidas, daños o gastos en que haya incurrido un tercero, incluido un consignatario, que haya obrado basándose en la descripción de las mercancías que se hacía en el conocimiento de embarque expedido [b].

[b] Con respecto a los cambios de redacción que tal vez sean necesarios, véase la nota 17 de pie de página en la sección B del informe (A/CN.9/105); *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, segunda parte, IV, 3.

Artículo 18. Documentos distintos del conocimiento de embarque

Cuando un porteador expida un documento distinto de un conocimiento de embarque, que constituya prueba de un contrato de transporte, tal documento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en la forma descrita en dicho documento.

CAPÍTULO V.—RECLAMACIONES Y ACCIONES

Artículo 19. Aviso de pérdida, daños o demora

1. A menos que el consignatario dé al porteador aviso de pérdida o daño por escrito especificando la naturaleza general de dicha pérdida o daño, a más tardar en el momento de la entrega de las mercancías al consignatario, esta entrega establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que la entrega de las mercancías por el porteador se hizo en buenas condiciones y tal como aparecen descritas en el documento de transporte en su caso.

2. Si las pérdidas o daños no son aparentes, el aviso por escrito deberá darse en los diez días siguientes a la entrega, con exclusión de ese día.

3. Las reservas por escrito son inútiles si el estado de la mercancía ha sido comprobado en forma contradictoria en el momento de su entrega.

4. En caso de pérdida o daños ciertos o presuntos, el porteador y el consignatario de las mercancías se darán todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.

5. No se pagará ninguna compensación por demora en la entrega a menos que se haya dado aviso por escrito al porteador dentro de un plazo de veintiún días a partir del momento de la entrega de las mercancías al consignatario.

6. Si las mercancías han sido entregadas por un porteador efectivo, todo aviso que se dé al porteador efectivo en virtud de este artículo tendrá el mismo efecto que tendría si hubiera sido dado al porteador contratante.

Artículo 20. Prescripción de las acciones

1. El porteador quedará exonerado de toda responsabilidad respecto del transporte con arreglo al presente Convenio 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. Las disposiciones de los párrafos 1, 2 y 3 del presente artículo se aplicarán a toda responsabilidad del porteador efectivo o de todo encargado o agente del porteador o del porteador efectivo.

5. 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.

Artículo 21. Jurisdicción

1. En todo procedimiento judicial que se suscite en relación con el contrato de transporte, el demandante podrá, a su opción, entablar la demanda de 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 1 de este artículo para dirimir la controversia, 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.

3. No podrá incoarse ningún procedimiento judicial en relación con el contrato de transporte en un lugar distinto de los especificados en los párrafos 1 y 2 del presente artículo. Las disposiciones que preceden no constituirán óbice para la jurisdicción de los Estados contratantes en relación con medidas provisionales o cautelares.

4. *a)* Cuando se haya interpuesto una acción ante un tribunal competente con arreglo a los párrafos 1 y 2 del presente artículo 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.

b) No se considerará a los efectos del presente artículo, que la solicitud de medidas en orden a la ejecución de un fallo equivale a entablar una nueva acción.

c) No se considerará, a los efectos del presente artículo, que el traslado de una acción a otro tribunal del mismo país equivale a entablar una nueva acción.

5. No obstante lo dispuesto en los párrafos precedentes, surtirá efecto todo acuerdo, concluido por las partes después de haberse entablado una acción relacionada con el contrato de transporte, en el que se designe el lugar en que el demandante puede entablarla.

Artículo 22. Arbitraje

1. Con sujeción a lo dispuesto en el presente artículo, las partes podrán convenir en 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 o el tribunal arbitral aplicará 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 diposiciones 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.

Capítulo VI.—Estipulaciones que se apartan del Convenio

Artículo 23. Estipulaciones contractuales

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 ceda el beneficio del seguro de las mercancías al porteador o cualquier cláusula análoga.

2. No obstante 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 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.

Artículo 24. Avería gruesa

Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de las disposiciones relativas a la avería gruesa contenidas en el contrato de transporte o en las leyes nacionales. Sin embargo, las normas del presente Convenio relativas a la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías regirán la obligación del porteador de resarcir al consignatario respecto de cualquier contribución a la avería gruesa.

Artículo 25. Otros convenios

1. El presente Convenio no modificará ni los derechos ni las obligaciones del porteador, el porteador efectivo y sus empleados y agentes, previstos en los convenios internacionales o en las leyes nacionales que se refieran a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima.

2. No se incurrirá en responsabilidad con arreglo a las disposiciones del presente Convenio por el daño ocasionado por un incidente nuclear si el explotador de una instalación nuclear es responsable de dicho daño :

a) Con arreglo a la Convención de París de 29 de julio de 1960 sobre responsabilidad de terceros en materia de energía nuclear, enmendada por el Protocolo Adicional de 28 de enero de 1964, o a la Convención de Viena sobre responsabilidad civil por daños nucleares, de 21 de mayo de 1963, o

b) En virtud de las leyes nacionales que rijan la responsabilidad por daños de esta naturaleza, siempre que estas leyes sean tan favorables en todos sus aspectos a las personas que puedan sufrir ese daño como la Convención de París o la de Viena.

II.—Comentarios de los gobiernos

Afganistán

[*Original : inglés*]

El Gobierno de Afganistán ha estudiado el proyecto de Convenio sobre el transporte marítimo de mercancías y cree que dicho Convenio facilitará la reglamentación del comercio internacional y contribuirá a su consiguiente expansión.

República Federal de Alemania

[*Original : inglés*]

GENERALIDADES

El Gobierno Federal acoge complacido el proyecto preparado por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI y considera que constituye una aportación a los esfuerzos encaminados a modernizar y mejorar la situación jurídica del transporte marítimo. El proyecto de convenio presentado a los gobiernos para que formulen las observaciones que estimen pertinentes parece constituir una base adecuada para los futuros trabajos. Se confía en que tal vez se pueda completar un convenio sobre el tema en un futuro próximo, justificando así la esperanza de lograr la unificación mundial de la reglamentación del transporte marítimo.

Por lo tanto, el Gobierno Federal acoge con satisfacción el proyecto de convenio y sugiere que la CNUDMI haga los arreglos necesarios para la celebración de una conferencia diplomática sobre el tema a la mayor brevedad posible. No obstante, estimamos que deberían introducirse algunas mejoras en el proyecto, muchas de las cuales son de carácter puramente técnico. Se señalan algunas de las más importantes en las siguientes observaciones sobre determinados artículos.

Se considera que la lista de las observaciones no es exhaustiva. Reservamos nuestra posición respecto de las enmiendas que se puedan presentar en la proyectada conferencia diplomática.

OBSERVACIONES SOBRE DETERMINADOS ARTÍCULOS

Artículo 2

Inciso d *del párrafo 1*

Debería suprimirse esta disposición. Parece que no está justificado aplicar el convenio por el simple hecho de que el conocimiento de embarque u otro documento que acredite el contrato de transporte haya sido expedido en un Estado contratante, incluso cuando los otros elementos pertinentes del contrato tengan lugar en Estados no contratantes. El nuevo proyecto de convenio se basa en la idea (distinta de la de las Reglas de La Haya) de que se aplica a todo contrato de transporte independientemente de que se haya expedido o no un conocimiento de embarque. Iría en contra de esa concepción volver a examinar si se ha expedido o no el documento. En último término podría justificarse su aplicación en el caso de un conocimiento de embarque propiamente dicho, pero en cualquier caso podría hacerse extensiva a cualquier otro documento que sólo « acredite el contrato de transporte ». Sin embargo, estimamos que por

esas razones se debería suprimir no sólo la referencia al « otro documento que acredite el contrato » sino toda la disposición. Si hubiera de mantenerse una referencia análoga a algún documento tal vez fuera aceptable hacer referencia a los documentos que acreditan la recepción de la cosa.

Artículo 2

Párrafo 4

Convendría definir la expresión « contrato de fletamento ». No es necesario hacerlo en el contexto de las definiciones que figuran en el artículo 1 sino que se podría incluir en la primera frase del párrafo 4 del artículo 2. Se sugiere la siguiente redacción de la primera frase del párrafo 4 del artículo 2 :

« Las disposiciones del presente convenio no se aplicarán a los contratos por los que el porteador asume la obligación de poner total o parcialmente a la disposición del cargador la capacidad de un determinado buque por un tiempo determinado (fletamento por tiempo determinado) o para uno o varios viajes (fletamento por viaje). »

Artículo 5

Párrafo 1

La propuesta modificación de la actual exención de la responsabilidad del porteador por error naútico o por incendio tiene la ventaja de ajustarse más a los principios generales de la responsabilidad contractual prevista en el derecho civil en general y en las leyes relativas a otros medios de transporte en particular. Sin embargo, por las razones ya señaladas en anteriores ocasiones y expuestas por otros gobiernos, se debería examinar con detenimiento si la modificación no entrañaría probablemente un aumento de los costos generales de transporte.

Una mayor responsabilidad del porteador exige que éste pague una prima más alta y por lo tanto más costosa de seguro de responsabilidad, lo que, a su vez, entrañaría necesariamente un aumento de los fletes para el cargador sin una disminución correspondiente de la prima del seguro de la carga. Cabe dudar de que el asegurador de la carga —cuyos servicios también se necesitarán en el futuro por diversas razones— recupere del porteador o su asegurador, mediante recurso, una suma que le permita reducir las primas en proporción con el aumento de los costos del seguro de responsabilidad civil.

En este contexto, tal vez tenga interés señalar que en la República Federal de Alemania no sólo las asociaciones de porteadores sino también de cargadores se han manifestado en favor de mantener en su estado actual la situación jurídica pues temen que, si se introduce el cambio propuesto en la distribución legal de los riesgos, se produzca un aumento de los costos generales de transporte. Se arguye que, por su propia naturaleza, el seguro de responsabilidad civil es más costoso que el seguro de la carga, y que en principio al cargador le interesa más que le indemnice un asegurador propio que un asegurador de otra persona. Han tenido lugar debates similares en relación con los trabajos preparatorios del proyecto de convenio sobre transporte intermodal. Además, argumentando en favor de la disminución de la responsabilidad del porteador, algunos países han invocado el hecho de que el seguro de la carga no sólo es la forma más económica de seguro contra los riesgos del transporte sino también permite al cargador suscribir un seguro en su propio país, lo cual además de ir en beneficio del cargador, que puede ser indemnizado sin entrar en el complicado problema de presentar reclamaciones y hacer cumplir decisiones en países extranjeros, también podría tener interés para algunos Estados en la medida en que el seguro de la carga puede correr a cargo de las compañías de seguros nacionales en contraposición con el seguro de responsabilidad civil que sólo se puede suscribir en un reducido número de países marítimos.

Por estas razones, el Gobierno Federal estima necesario examinar muy a fondo las posibles consecuencias económicas de la propuesta modificación, pues el nuevo convenio no debería entrañar un aumento de los costos de transporte, en especial si se tiene en cuenta la actual situación del comercio mundial. Ese aumento sería contrario a la idea que inspira la sugerencia de la UNCTAD de que se examinen las Reglas de La Haya con miras a su revisión, especialmente en lo que se refiere a una mejor distribución de los riesgos. Estimamos que una mejor distribución no sería aquella que entrañara un aumento de los costos generales del transporte, que en último término ha de sufragar el cargador. La República Federal de Alemania, al igual que otros países exportadores e importadores, está profundamente interesada en el establecimiento de fletes razonables.

El nuevo estudio sobre el seguro de la carga por mar que recientemente realizó la secretaría de la UNCTAD (TD/B/C.3/120) servirá, entre otras cosas, de base importante para el examen de este problema.

Artículo 5

Párrafo 7

Habría que suprimir esta disposición. El simple hecho de que pueda atribuirse a otras personas la culpa o negligencia causantes del daño imputable al propio porteador no debería exonerar a este último. Habría que dejar que la relación de las reclamaciones que el cargador pueda interponer contra el porteador y otras personas se decidiese con arreglo a las normas generales del derecho civil. En el caso importante del abordaje, el prorrateo previsto en el párrafo 7 del artículo 5 ya se contemplaba en el Convenio sobre abordaje de 1910 [1]. En los demás casos, podría hacerse remisión a los convenios concretos o a las leyes nacionales que previesen a este respecto la responsabilidad solidaria de ambas personas.

Artículo 6

La República Federal de Alemania se declara partidaria de la opción X de la variante D. Esta preferencia se funda en el supuesto de que la cuantía de la limitación basada en el peso no sería mucho mayor que la prevista en las Reglas Visby (es decir, 30 francos Poincaré). La variante A, que en principio sería preferible por su

[1] Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de abordaje, Bruselas, 23 de septiembre de 1910.

simplicidad a la variante D, únicamente podría elegirse en caso de una limitación mucho mayor basada en el peso, porque la cuantía mencionada no daría una posibilidad razonable de indemnización por la carga que rebasase el valor medio de la carga a granel. Estimamos, por lo tanto, que una decisión sobre el sistema de limitación solamente podrá tomarse cuando se haya adoptado una decisión definitiva con respecto a la cantidad, al menos al nivel aproximado de la limitación basada en el peso. En este sentido, la República Federal de Alemania considera que bastará con aplicar las cifras de las Reglas Visby, tal vez ligeramente aumentadas. Sin embargo, toda vez que parece improbable que la CNUDMI tome una decisión sobre estas cifras en su próxima reunión, y ya que de todas formas habrá que discutir este tema central en la Conferencia Diplomática, deberían ponerse a disposición de ésta las distintas variantes. En consecuencia, proponemos que se mantengan en el proyecto las diversas variantes.

Párrafos válidos para todas las variantes

Las sumas no deberían fijarse en términos de francos Poincaré, sino en Derechos Especiales de Giro del FMI. El Protocolo de Montreal de 1975 al Convenio de Varsovia contiene un modelo en este sentido.

Artículo 15

Inciso a *del párrafo 1*

En este proyecto de disposición se requiere que se haga constar en el conocimiento de embarque « el número de bultos o de piezas, *y* el peso de las mercancías ». Sugerimos que, de conformidad con lo dispuesto en el inciso *b* del párrafo 3 del artículo 3 de las Reglas de La Haya, se exija que conste únicamente uno de ambos elementos, es decir, el número de bultos o de piezas o el peso de las mercancías. Lo dispuesto en el proyecto exigiría que el porteador, en los casos frecuentes en los que le fuera razonablemente imposible verificar el peso de las mercancías, especialmente debido a la rapidez con que se efectúa la carga y descarga de los buques, no hiciese constar dicho peso en el conocimiento de embarque o hiciese constar expresamente los motivos de la ausencia de medios razonables de verificación (artículo 16). Esta regla no sólo sería contraria a la situación normal en el puerto de carga, sino que, además, contravendría los intereses económicos del cargador. En virtud de la situación jurídica actual, el cargador dispone de una mención en el conocimiento de embarque del peso de sus mercancías, que él mismo ha indicado, aun cuando éste esté sometido a una cláusula de desconocimiento. Esta cláusula no inhabilita al conocimiento de embarque en el sentido de la práctica bancaria relativa a la carta de crédito. Tal situación podría cambiar si el conocimiento de embarque no contuviera indicación alguna del peso o contuviera una reserva expresa relativa a dicha indicación.

Artículo 21

Segunda oración del inciso a *del párrafo 2*

Esta disposición no parece compatible con el Convenio de Bruselas de 1952 relativo al embargo preventivo de buques destinados a la navegación marítima [2]. Además, el traslado de una acción interpuesta en un país a la jurisdicción de otro país difícilmente surtiría efecto en la práctica, habida cuenta de la situación real de la unificación de las leyes procesales. En consecuencia, debería suprimirse esta oración.

AUSTRALIA

[*Original : inglés*]

1. El Gobierno de Australia continúa apoyando el objeto del Convenio, a saber, la revisión de las Reglas de La Haya de 1924, si bien algunos aspectos del proyecto son motivo de preocupación. La actitud final de Australia dependerá de si las cuestiones que preocupan actualmente pueden resolverse antes de que el Convenio se presente a una conferencia diplomática.

2. Australia considera que las disposiciones relativas a la responsabilidad, que figuran en el artículo 5 del proyecto de convenio, son fundamentales para la determinación de una actitud general hacia el mismo. El artículo 5, junto con los niveles monetarios fijados en el artículo 6, tendrán consecuencias económicas significativas para el cargador, el porteador y el sector del seguro. Australia está investigando actualmente las posibles consecuencias económicas de esas disposiciones y, por lo tanto, no tiene una posición definitiva respecto del artículo 5. Espera, sin embargo, poder definirse respecto del proyecto de convención, en ocasión del noveno período de sesiones que se celebrará en 1976.

3. En opinión de Australia el proyecto de convenio debería aplicarse a la porción marítima de un movimiento multimodal de carga. Conforme a su actual redacción, podría interpretarse que el Convenio se aplica solamente al transporte convencional de puerto a puerto, excluyendo así el transporte convenido con arreglo a un conocimiento de embarque directo o a cualquier otro contrato de transporte que abarque otro modo de transporte distinto del porte marítimo.

4. Existen algunas ambigüedades menores de redacción que podrían exacerbar los inevitables litigios interpretativos que seguirán a la aplicación del Convenio. Se considera, no obstante, que esas ambigüedades podrían rectificarse en el noveno período de sesiones de la CNUDMI, o en ocasión de una conferencia diplomática.

AUSTRIA

[*Original : inglés*]

Generalidades

En relación con el Covenio de Bruselas de 1924 para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento, en la forma en que fue enmendado por el Protocolo de Bruselas de 1968, el proyecto constituye un gran progreso tanto en lo que respecta a la forma como al contenido. En general, en consecuencia, puede considerarse que es un buen paso adelante. Su forma

[2] Convenio internacional relativo al embargo preventivo de buques destinados a la navegación marítima, Bruselas, 10 de mayo de 1952.

general corresponde a la de las convenciones sobre el transporte de mercancías por otros medios de transporte, ya vigentes o en elaboración.

Artículo 5

El párrafo 1 configura la responsabilidad del porteador como responsabilidad derivada de la culpa con inversión del *onus probandi*. No hay objeciones que oponer a eso. El párrafo 4, por otra parte, dispone que no se invertirá el *onus probandi* por daños causados por un incendio a bordo. Pero es precisamente en el caso de incendio cuando el demandante rara vez estará en situación de demostrar la causa del incendio. Se trata de una cuestión que se refiere a hechos ocurridos a bordo del buque del porteador que están por completo bajo el control del porteador. En consecuencia, debería suprimirse el párrafo 4, lo que haría que el párrafo 1 fuera aplicable también a los daños causados por incendios.

Artículo 6

La variante B es preferible. Sería difícil para el porteador responder por una demora con el mismo límite que en el caso en que es responsable de la pérdida o daño sufrido por las mercaderías. Si la limitación se basa alternativamente en unidades de transporte o en el peso, sólo se provocarán dificultades innecesarias : el límite de la responsabilidad dependerá en este caso en gran medida de la cantidad de mercaderías embaladas en un bulto. Las convenciones recientes sobre el transporte internacional de mercancías por otros medios de transporte disponen invariablemente que el peso de las mercancías perdidas, dañadas o demoradas ha de ser el único criterio.

En cuanto a la cuestión de si la responsabilidad del porteador por la demora no ha de exceder del flete o del doble del flete, hay precedentes para ambas disposiciones. En consecuencia, cualquier solución es aceptable.

Artículo 8

De este artículo se desprende que el porteador puede alegar la responsabilidad limitada en los casos en que él mismo haya incurrido en falta grave (salvo en los casos en que su conducta haya sido claramente intencional o imprudente) o incluso en los casos en que las personas de las cuales normalmente es responsable actúen con dolo. Esto concuerda con las normas establecidas en otras convenciones de derecho marítimo, pero es injusto para la persona con derecho sobre las mercaderías. El porteador debe ser responsable sin limitación alguna siempre que el daño haya sido causado por negligencia grave, ya sea propia o de sus empleados o agentes. Asimismo, estos empleados o agentes, por su parte, deben ser responsables sin limitación por todo daño que causen por negligencia grave.

Artículo 20

Por cuanto la prescripción, en virtud de lo dispuesto en el inciso *b* del párrafo 1, puede comenzar a correr transcurridos 90 días desde la fecha de celebración del contrato, y el contrato puede haber sido celebrado mucho tiempo antes de iniciarse efectivamente el transporte, es preferible el plazo de dos años.

La segunda frase del párrafo 5 plantea algunas dudas, por cuanto la norma que establece respecto del plazo de prescripción de las acciones de indemnización contra terceros —de hecho, todas las acciones de este tipo— puede ser incompatible con las obligaciones asumidas por un Estado en virtud de otros acuerdos internacionales. En consecuencia, debe suprimirse la segunda frase. Pero como, sin la segunda frase, la primera frase no hace sino reiterar algo sabido, sería conveniente suprimir por completo el párrafo 5.

Artículo 21

En algunos países pueden surgir dificultades en cuanto al procedimiento judicial debido a la aplicación del párrafo 2 que dispone que, si bien la norma general es el *forum arresti*, puede eludirse tal norma si el demandado otorga garantía satisfactoria.

En general, no es útil que un convenio especifique reglas de competencia sin contener disposiciones acerca del reconocimiento y la ejecución de las sentencias dictadas por los tribunales de los Estados contratantes que sean competentes en virtud del convenio. El demandado puede tener bienes en un Estado contratante cuyos tribunales carezcan de competencia en virtud de lo dispuesto en el párrafo 1, y el demandante no podrá tocar esos bienes porque la sentencia dictada por el tribunal competente en virtud de lo dispuesto en el párrafo 1 no es ejecutable en ese Estado contratante, y la interposición de una nueva acción en ese Estado está excluida por el convenio. En consecuencia, valdría la pena estudiar si no sería conveniente complementar el artículo 21 con disposiciones sobre el reconocimiento y la ejecución de las sentencias.

Artículo 25

La parte final del inciso *b* del párrafo 2 requiere una comparación entre la ley nacional y dos convenciones internacionales a fin de determinar cuál de ellas es más favorable a la persona que tiene derecho sobre las mercaderías. En algunos casos será casi imposible responder a esa pregunta. En consecuencia, debería bastar con disponer que el explotador de una instalación nuclear será responsable con arreglo a la ley nacional aplicable. Como lo demuestra la experiencia, esta responsabilidad será siempre más estricta, en lo que respecta a su naturaleza general y límites, si los hay, que la responsabilidad del porteador establecida en el presente proyecto de convenio. En consecuencia, debe suprimirse la condición impuesta en el inciso *b* del párrafo 2.

BÉLGICA

[*Original : francés*]

A. *Generalidades*

El Gobierno y los círculos marítimos belgas acogen favorablemente el conjunto de los textos preparados por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI.

Al Gobierno belga le complace observar que se ha llegado a un entendimiento entre las delegaciones de distintos continentes con sistemas jurídicos y concepciones filosóficas o morales que con frecuencia son muy

diferentes. Ve en ello un estímulo para la ejecución de otros proyectos tan ambiciosos como el del Convenio sobre el transporte marítimo de mercancías.

El Gobierno belga se congratula asimismo por los resultados obtenidos por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI.

Se puede considerar que está en proceso de realización el equilibrio tan buscado entre los intereses de los porteadores y los de los propietarios de la carga, incluidas las personas que ponen sus servicios a disposición de éstos bien sea para expedir o cargar las mercancías bien sea para recibirlas. La experiencia demostrará si esta aspiración está bien fundada.

Al menos en el plano teórico, tanto en lo que se refiere a su texto y presentación como a su contenido, la mayoría de las disposiciones constituyen un evidente progreso en comparación con las disposiciones del Convenio de Bruselas de 1924. Por lo tanto, el Gobierno belga confía en que el futuro Convenio, que ha sido elaborado dentro de un marco más amplio, tenga el mismo éxito y la misma duración que el Convenio que va a reemplazar.

B. *Observaciones concretas*

El Gobierno belga estima que, en el contexto de las presentes observaciones, no debe formular propuestas sobre el texto, por ejemplo, de la definición de porteador efectivo y los artículos con ella relacionados, o del párrafo 4 del artículo 2. La delegación belga lo hará posteriormente.

Los artículos del proyecto no plantean dificultades en cuanto a su fondo, salvo los que figuran a continuación.

Artículo 5

1. En relación con el artículo 5, el Gobierno belga deplora la ausencia de la cláusula de exoneración de la responsabilidad del porteador por falta náutica cometida por el capitán, por los miembros de la tripulación o por las personas al servicio del buque.

Por « falta náutica », el Gobierno belga entiende el error cometido durante la navegación, en el sentido estricto del término, y por lo tanto no incluye la administración comercial del buque.

Bélgica está convencida de que la no inclusión de una cláusula de exoneración de ese tipo no redundará en beneficio de ninguna de las personas interesadas en el contrato de transporte.

Las razones de su inclusión se basan en el deseo de evitar controversias sobre el comportamiento operacional del buque que haya causado daños a las mercancías y que dé lugar a demandas de indemnización que pueden ser largas y costosas. Se basa también en el deseo de reducir el costo del seguro y de garantizar un control directo y fácil por parte de los cargadores.

Por último, a veces las condiciones de trabajo a bordo del buque son de tal naturaleza que sería excesivo hacer responsable al porteador de los actos operacionales ejecutados por personas al servicio del buque durante la navegación.

2. El párrafo 4 del artículo 5 contiene una cláusula de responsabilidad en materia de incendio que se aparta de la norma general. La solución que establece es aceptable pero también puede dar lugar a litigios.

El Gobierno belga preferiría una solución más radical y más clara que consistiera en adoptar también en caso de incendio una cláusula de exoneración de responsabilidad.

3. Por otra parte, el Gobierno belga lamenta que al incluir el principio de la responsabilidad por demora en el proyecto —que, a su juicio, representa una mejora considerable en relación con las normas en materia de responsabilidad— se haya creído oportuno apartarse de la formulación del Convenio de 1924 que establece la responsabilidad del porteador por pérdida de las mercancías, o daño de las mismas, a diferencia del párrafo 1 del artículo 5 del proyecto que establece la responsabilidad del porteador por los perjuicios que resulten de la pérdida o el daño.

Tal texto no sólo se aparta del Covenio que el proyecto va a reemplazar, sino que también defiere de las disposiciones contenidas en los convenios internacionales de transporte.

Con objeto de respetar una jurisprudencia y una doctrina consagradas sobre la base de la formulación del Convenio de 1924, convendría retener los términos utilizados en el mismo.

El comienzo del párrafo 1 del artículo 5 sería del tenor siguiente :

> « El porteador será responsable de la pérdida de las mercancías, o del daño a las mismas, o de los perjuicios que resulten de la demora en la entrega, si el hecho que causó la pérdida, el daño o los perjuicios se produjo . . . »

Artículo 6

El Gobierno belga no se pronuncia en esta etapa en favor de una u otra de las variantes propuestas del artículo 6.

Sin embargo, señala que los círculos interesados en el transporte marítimo de mercancías no se opondrían a una fórmula más sencilla que la del doble criterio de cálculo (unidad y peso) previsto en el Protocolo de modificación del Convenio de 1924, aprobado en 1968. No obstante, esta fórmula sencilla sólo es aceptable a condición de que el límite de la responsabilidad no se aumente considerablemente en consecuencia.

Bélgica reconoce además la imperiosa necesidad de regular de manera distinta la base de referencia monetaria.

Puede pronunciarse en favor del sistema de los derechos especiales de giro, sistema admitido por el Fondo Monetario Internacional y que se propone en la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

Artículo 16

En el artículo 16, el final del párrafo 1, que exige que el porteador que desee consignar reservas haga constar expresamente los motivos, las inexactitudes o la falta de medios razonables de verificación, es una disposición contraria a la práctica mercantil que, no obstante, nunca ha dado lugar a importantes reservas. Si se aprueba, puede dificultar la expedición de los documentos y demorar el envío de las mercancías.

Artículo 21

El artículo 21 suscita dos observaciones.

1. El inciso *b* del párrafo 1 puede producir la separación del lugar en que se ejercita la acción judicial del de celebración del contrato, lo cual puede ir en contra de los intereses de las partes en una controversia.

Como, en la práctica, el porteador evitará quedar sometido a la jurisdicción de un tribunal alejado del lugar donde realiza sus actividades o del de ejecución del contrato, procurará celebrar contratos que le permitan defender de manera eficaz sus intereses, lo que no ocurre cuando actúa, en el interés de los expedidores, por conducto de una agencia.

En consecuencia, toda referencia al concepto de « agencia » obstaculizará en detrimento de los cargadores, las transacciones comerciales para la celebración de un contrato de transporte en el lugar de cumplimiento.

Un Convenio reciente (el de Atenas de 1974 sobre el transporte marítimo de pasajeros y su equipaje) contiene, en su artículo 17, una fórmula más aceptable.

La misma observación es aplicable al artículo 22, párrafo 2 *a*, iii).

2. La segunda frase del inciso *a* del párrafo 2 no es aceptable ya que su aplicación puede estar en contradicción con el Convenio de Bruselas de 1952 para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques destinados a la navegación marítima, que Bélgica ha ratificado (véase el artículo 7 de ese Convenio).

En efecto, dicho Convenio reconoce, en ciertas condiciones, la competencia de los tribunales del Estado en el cual se haya realizado el embargo del buque para resolver sobre el fondo del litigio. Si el demandante inicia una acción de embargo a fin de proteger sus intereses, no podrá interponer, si el demandado lo solicita, una acción ante otro tribunal.

En consecuencia se propone suprimir dicha frase.

Artículo 24

El artículo 24 debería ser formulado de manera que la aplicación de la Regla D de las Reglas de York y Amberes no se viera afectada por las disposiciones de la Convención que se examina.

CANADÁ

[*Original : inglés*]

I.—*Comentario general sobre el proyecto de texto*

Aunque la calidad de la redacción dificulta la comprensión general de las consecuencias jurídicas y comerciales del convenio propuesto, existe aparentemente una desviación significativa de las presentes Reglas de La Haya [1]. El sistema de responsabilidad jurídica que el proyecto intenta establecer es similar al derecho general de los contratos, si bien trata en cierta medida de reconocer la necesidad de proteger al consignatario, que no participa normalmente en la celebración del contrato de transporte. A ese fin, el proyecto propone en términos generales un sistema jurídico que reconoce el concepto del tenedor legítimo de un instrumento de comercio negociable, en tanto que regula simultáneamente de alguna manera los lineamientos de la relación general entre las partes de un contrato de transporte.

Evidentemente, los redactores se han propuesto abarcar todas las situaciones previsibles. Al proceder así, en muchos casos, no sólo han elaborado disposiciones que son aparentemente incompatibles con lo que Canadá considera el objetivo global del convenio, sino que quizá también han perdido en cierto modo de vista la dimensión real de un convenio sobre el transporte marítimo de mercancías. El Canadá opina que un convenio sería conveniente en la medida en que crease un entendimiento internacional uniforme sobre la relación entre las partes de un contrato de transporte y en que protegiese a los que no tuvieran la oportunidad de convenir libremente los términos del contrato, pero que se vieran afectados por éste. El comentario del Canadá sobre el proyecto de convenio fluye de la premisa básica de que :

Cuando se trata de un contrato de adhesión, o cuando el consignatario u otro receptor de las mercancías no han participado en la celebración del contrato de transporte, es necesario un convenio que asegure la justicia y razonabilidad de los términos y condiciones de dicho contrato para las « partes inocentes » y que, al mismo tiempo, establezca un equilibrio equitativo entre las partes del contrato.

A la luz de esta premisa básica se han desarrollado otras varias, y habida cuenta de ellas se formula a continuación un comentario detallado del proyecto.

El Canadá opina que el convenio propuesto, como su nombre lo indica, debería aplicarse exclusivamente al transporte marítimo de mercancías y, en particular, a los aspectos internacionales del transporte marítimo que se prestan a la armonización por medio de un convenio internacional sobre el transporte marítimo de mercancías.

Primera premisa

En interés de la uniformidad de su aplicación, el convenio debe referirse exclusivamente a los asuntos que, en sentido estricto, no corresponden de manera exclusiva al derecho nacional de los Estados contratantes.

Según esta premisa, serían asuntos de derecho nacional por ejemplo, la relación entre el porteador y el piloto, los estibadores o los astilleros.

No obstante, la responsabilidad por terceros surgida, por ejemplo, de la relación entre el porteador y el capitán es de naturaleza muy distinta. Si bien los arreglos jurídicos relativos a dicha relación deberían ser cuestiones de derecho nacional, el convenio se aplicaría a los empleados o agentes, tanto del porteador como del cargador.

Segunda premisa

Los derechos y responsabilidades del porteador, de conformidad con el convenio y en relación a un contrato de transporte, deben hacerse extensivos a sus empleados y agentes.

[1] Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos. Firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924.

Es bien sabido que en el ámbito del transporte marítimo internacional no existe un documento formal conocido como contrato de transporte, como es el caso en otros modos de transporte. La polémica sobre si un conocimiento de embarque es un contrato de transporte no ha terminado. Se ha estudiado en alguna medida la posibilidad de sugerir la adecuación del convenio sobre transporte marítimo de mercancías a otros modos del transporte, facilitando los términos y condiciones de un contrato de transporte; no obstante, se llegó a la conclusión de que, en última instancia, era improbable que dicha sugerencia obtuviese apoyo universal en la actualidad.

Tercera premisa

El convenio debe aplicarse estrictamente al cumplimiento de un contrato de transporte marítimo y codificar algunos elementos obligatorios de la relación entre las partes de un contrato de transporte, a saber, el porteador y el cargador y, en especial, sus derechos y responsabilidades, protegiendo a la vez el derecho del consignatario o de otras personas autorizadas por éste para hacerse cargo de las mercancías en la misma condición en que fueron embarcadas. No se permitirá que el contrato de transporte, celebrado sobre la base de la buena fe, altere o invalide algunos de estos derechos y responsabilidades; por ejemplo, el convenio será obligatorio para las partes y excluirá toda posibilidad de eludir obligaciones.

Según la legislación del Canadá, la Ley de transporte de mercancías por agua establece, entre otras cosas, la aplicación de las Reglas de La Haya a las cargas hacia el exterior exclusivamente. En interés de la uniformidad y para alentar la adopción del nuevo convenio por el mayor número posible de Estados :

Cuarta premisa

El convenio debe aplicarse al transporte marítimo de todo tipo de mercancías, y respecto de las cargas hacia el exterior y hacia el interior, pero no al transporte interno a menos que cada Estado determine por su cuenta la aplicación del convenio a dicho transporte, de conformidad con su interés público.

A fin de evaluar la buena fe del contrato de transporte, el porteador y el cargador deberían hacerse cargo respectivamente de ciertas obligaciones, a saber :

Quinta premisa

El porteador está obligado a proporcionar y mantener un vehículo de transporte adecuado a la naturaleza de las mercancías por transportar. Durante el período de su responsabilidad por las mercancías, el porteador debe cuidarlas como si fuesen propias.

Sexta premisa

El cargador está obligado a notificar al porteador de la naturaleza real de las mercancías por transportar o si existe algún vicio especial inherente a ellas o alguna característica especial que deba tenerse en cuenta al cargarlas, manejarlas, almacenarlas, custodiarlas y descargarlas.

El Canadá apoya la intención aparente del proyecto, que establece que el convenio regirá durante el período total de responsabilidad del porteador, a condición de que, de conformidad con las premisas primera y tercera, su aplicación se limite a los asuntos que no son de competencia exclusiva del derecho interno de los Estados y estrictamente al marco del transporte marítimo de mercancías.

Séptima premisa

El período de responsabilidad del porteador por las mercancías debe comenzar cuando éstas queden bajo su control y extenderse desde ese momento hasta que ceda el control sobre las mercancías, entregándolas al consignatario o a otra persona autorizada.

Respecto de la responsabilidad del porteador, ninguno de los cinco proyectos de variantes propuestos relativos a su cuantificación ofrece una solución satisfactoria a las incertidumbres del oro como unidad de medida monetaria ni resuelve, al mismo tiempo, el problema de las decisiones judiciales divergentes sobre el significado de « bulto » ni respecto de la responsabilidad vinculada a una « unidad de medida ». El Canadá ha estudiado el problema de vincular la magnitud de la responsabilidad del porteador al valor asegurado de la carga o a un valor declarado obligatorio, inscrito en el conocimiento de embarque. No obstante, ha llegado a la conclusión de que ello requeriría que el cargador revelase al porteador informaciones que, por razones comerciales, quizá desee mantener confidenciales. Debe examinarse también la posibilidad de que la cuantía de la responsabilidad del porteador por mercancías de valor no declarado, mientras se encuentran bajo su control, pudiera limitarse en relación directa con la suma pagada como flete, de conformidad con una fórmula por determinar. Esta sugerencia no está exenta de problemas y puede generar algunas injusticias; sin embargo, merece al menos un análisis adicional y el examen de su aplicación en la práctica.

La función y el propósito de un conocimiento de embarque sigue discutiéndose en un momento en que se estudia el desarrollo adicional de los conocimientos de embarque directos aplicables al transporte intermodal, e incluso la extinción misma del conocimiento de embarque tal como se ha conocido por muchos años. La transmisión de información respecto de mercancías mediante la elaboración electrónica de datos o la elaboración automática de datos y el uso generalizado de créditos documentarios parecen indicar el camino hacia el surgimiento de un régimen enteramente nuevo de documentación del transporte. No obstante, parece esencial entretanto que se prosiga reconociendo la importancia y el significado del conocimiento de embarque.

Octava premisa

El convenio debe reconocer al conocimiento de embarque como documento de transporte que servirá, en ausencia de un contrato formal de transporte, como título, recibo de las mercancías embarcadas y prueba de un contrato de transporte. La expedición del conocimiento de embarque por el porteador lo obliga a

entregar las mercancías a la persona designada en aquél o a su endosatario o a la persona facultada para hacerse cargo de las mercancías.

Naturalmente, la expresión « conocimiento de embarque » debería definirse de modo que permita poner en vigor esta octava premisa.

En consonancia con las premisas primera, tercera y cuarta y con el objetivo y propósito de las demás, corresponde que la novena y última premisa disponga que :

Novena premisa

El convenio no se aplicará al transporte intermodal, sino estrictamente al transporte marítimo de mercancías, determinado por el período de responsabilidad del porteador y de conformidad con las disposiciones del convenio.

II.—*Comentarios sobre las distintas cláusulas del proyecto de texto*

(*Nota :* Se ha seguido en estos comentarios la numeración de los párrafos del proyecto.)

Artículo 1. Definiciones

Párrafo 1

Con excepción tal vez de algunos contratos de fletamento por un tiempo determinado en que no se conoce al porteador, no parece que la definición de « porteador » en las Reglas de La Haya hayan dado lugar a dificultades o incertidumbres. Se considera que la definición de « porteador » que aparece en el proyecto de la CNUDMI constituye un adelanto, porque identifica al porteador en función de su acuerdo contractual con el cargador y como parte en el contrato de transporte. Sin embargo, no sería congruente con las premisas antes enunciadas convenir en la inclusión de la expresión « porteador contratante » conjuntamente con el término « porteador ». Al parecer, los propios redactores tuvieron dudas acerca de la relación exacta entre el porteador y el porteador contratante y no puede verse ninguna utilidad práctica en la inclusión conjunta de la expresión « porteador contratante » y del término « porteador », como no se ve ninguna ventaja en que esos nombres sean intercambiables. El exportador (cargador) debe saber siempre con quién ha contratado el transporte de mercancías y nada debe impedirle contratar directamente con el porteador efectivo o ejercer acciones en su contra. La inclusión de la expresión « porteador contratante » conjuntamente con el término « porteador » así como su incorporación en el convenio, coloca a esos derechos en cierta situación dudosa y podría requerir un examen de las relaciones tradicionales entre principal y agente y de los acuerdos actuales sobre la representación porque, de retenerse la expresión, recaerían mayores responsabilidades en el agente del buque. Además, si se conserva la expresión « porteador contratante », los cargadores podrían verse obligados a tratar siempre por conducto de transportistas y no directamente con el porteador. Se dice que en el Canadá se utilizan menos los servicios de transportistas que en algunos otros países desarrollados y que esa es la situación preferida por los cargadores canadienses. En consecuencia, el párrafo 1 del artículo 1 debería redactarse en la forma siguiente :

« 1. Por " porteador " se entenderá toda persona que por sí o por conducto de otra que actúa en su nombre haya celebrado un contrato de transporte con el cargador. »

Párrafo 2

Muchos de los argumentos expuestos respecto de la expresión « porteador contratante » se aplican a la inclusión de la expresión « porteador efectivo ». Si bien se admite que en la práctica el porteador delegará parte de sus facultades en un tercero, quizá sea mejor dejar librada esa práctica al derecho nacional, ya que no es general ni uniforme y no sería conveniente incorporarla en un instrumento jurídico internacional. Cuando el porteador, en el momento de celebrar un contrato de transporte, se propone delegar parte de sus facultades en un tercero, debe mencionarse ese propósito en el contrato de transporte. La inclusión de las expresiones « porteador efectivo » y « porteador contratante » restarían innecesariamente a las prácticas comerciales la flexibilidad que ahora tienen y conducirían a costos más elevados para el cargador. Ello debería reservarse a un convenio que se ocupase del transporte intermodal. Por consiguiente, debería suprimirse el párrafo 2 del artículo 1.

Párrafo 3

La definición de « consignatario » no aclara si se aplica en realidad a toda persona que se encuentre en condiciones de ceder el conocimiento de embarque, y la expresión « para recibir las mercancías » debe ser más precisa en cuanto al momento en que se ha de producir la entrega. Se propone la redacción siguiente :

« 3. Por " consignatario " se entenderá la persona nombrada en un conocimiento de embarque o el endosatario del mismo o la persona autorizada para recibir las mercancías. »

Párrafo 4

La definición actual de « mercancías » en las Reglas de La Haya no es adecuada y se prefiere una nueva definición. No se objeta la inclusión de animales vivos, siempre que se exija al porteador que actúe con la debida diligencia en su transporte. Debe excluirse de la definición el equipaje de los pasajeros, porque esas « mercancías » están comprendidas en el Convenio de Atenas [2]. Sin embargo, es muy importante aclarar el significado de la expresión « unidad de transporte ». El embalaje es una consideración de costo importante para el cargador. El propósito del embalaje es proteger las mercancías y en los costos de fletes se incluye el costo del transporte del embalaje con las mercancías. El interés del porteador se concentra en la seguridad que el embalaje ofrece a las mercancías en cuanto a su responsabilidad por su manejo y almacenaje. Si el cargador debe suministrar unidades complicadas de transporte, como contenedores (lo que raramente sucede en el Canadá por

[2] Convenio de Atenas relativo al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje, 1974.

diversas razones, incluido el costo del acarreo de vuelta) habría indudablemente reclamaciones de daños respecto de ellos en contra del porteador, y a su vez, éste se protegería mediante un seguro de responsabilidad más alto que se reflejaría en tasas más elevadas de fletes. Cabe observar que las reclamaciones de indemnización contra el porteador respecto de unidades de transporte que puedan reutilizarse y comercializarse, como bolsas y paletas, no son desconocidas en algunos países, y que la posibilidad de que esa práctica se extienda se considera muy probable. Se propone la redacción siguiente, que eliminaría la referencia al suministro de esos elementos de transporte por el cargador :

« 4. Por " mercancías " se entenderá todo lo que debe transportarse con arreglo al contrato de transporte, con exclusión del equipaje de pasajeros y, cuando las mercancías se agrupen en un contenedor, paleta u otra unidad de transporte similar, tal unidad de transporte. »

Párrafo 5

Con algunas pequeñas enmiendas, se prefiere la definición de « contrato de transporte » que figura en el proyecto a la de las Reglas de La Haya, por su simplicidad. Con tales enmiendas, el texto sería el siguiente : (cabe advertir que en el Canadá se prefiere usar el término « agua » en vez del término « mar ») :

« 5. Por " contrato de transporte " se entenderá aquel que conste en un conocimiento de embarque en virtud del cual el porteador conviene con el cargador, contra el pago de un flete, en transportar determinadas mercancías por agua, de un lugar a otro. »

Párrafo 6

Con algunos ligeros cambios de redacción, la definición de « conocimiento de embarque » satisfaría las exigencias prácticas. La redacción siguiente, que se propone, ayudará a distinguir entre el conocimiento de embarque y el contrato de transporte, como se ha definido.

« 6. Por " conocimiento de embarque " se entenderá un documento de título, un recibo de las mercancías y un documento que haga prueba del contrato de transporte. »

Artículo 2. Ambito de aplicación

De conformidad con las premisas expresadas anteriormente, debe haber una distinción clara entre las cuestiones que han de corresponder al derecho nacional (como la relación entre el porteador y el práctico, fiel de muelle, almacenero o estibador) y aquellas que podrían ser adecuadamente materia de aplicación uniforme en todos los Estados que sean partes en el convenio. Por consiguiente, el Canadá se opone a que se amplíe el ámbito de aplicación del convenio a sectores de jurisdicción nacional.

Párrafo 1

Las palabras iniciales del párrafo 1 del artículo 2 podrían ser del tenor siguiente :

« 1. El presente convenio se aplicará a todo contrato de transporte por agua entre lugares situados en dos Estados distintos, siempre que : »

En este artículo, dondequiera que aparezca, debe sustituirse la palabra « puerto » por el término « lugar ».

El inciso *c* del párrafo 1 se considera redundante, teniendo en cuenta el inciso *b*.

Dado que el conocimiento de embarque, según se ha definido, será el documento que prueba el contrato de transporte, el convenio debe darle primacía y no debería permitirse que otros documentos de transporte como los recibos de pilotos, recibos de diques y notas de registro contradigan los términos y condiciones del conocimiento de embarque. Por consiguiente, debe suprimirse de los incisos *d* y *e* la frase « u otro documento que acredite el contrato de transporte ». Además, debería redactarse el inciso *e* en la forma siguiente :

« *e)* El conocimiento de embarque estipule que el contrato de transporte se regirá por las disposiciones del presente convenio o por la legislación de cualquier Estado que dé efecto a esas disposiciones. »

Párrafo 2

Este párrafo es superfluo y su inclusión entraña un riesgo potencial. Si la nacionalidad del buque no influye en la aplicabilidad de las disposiciones del párrafo 1 del artículo 2, tampoco debe influir en la aplicación de cualesquier otras disposiciones del convenio.

Párrafo 3

Aceptable.

Párrafo 4

No es raro que el fletador y el consignatario sean una sola persona. Con frecuencia, se ha colocado al cargador en situaciones de conflicto de intereses por el hecho de ser, además de cargador, fletador y consignatario. Aparte de señalar esas prácticas y de advertir que no se ha definido la expresión «contrato de fletamento», no se formulan observaciones sobre este párrafo, salvo la de remitirse de nuevo a la premisa básica de este comentario.

Artículo 3. Interpretación del Convenio

El texto de este artículo sigue al del artículo 7 de la Convención sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías y una redacción parecida se encuentra también en el artículo 15 de la Convención que establece una ley uniforme sobre la forma de un testamento internacional y el Canadá no opone objeciones a la inclusión de este artículo.

Artículo 4. Período de responsabilidad

Como se ha expresado anteriormente, el Canadá se opone a toda ampliación del convenio a sectores que corresponden a la jurisdicción nacional y no desea que la aplicación de este artículo impida la aplicación de leyes internas a cuestiones que son exclusivamente internas.

Este artículo no define con precisión para los propósitos comerciales el momento en que el porteador toma posesión de las mercancías, aunque parece bastante claro en cuanto a la entrega de las mercancías. La importancia de este artículo se consideró también en cuanto a las condiciones de venta (por ejemplo FOB, CIF, FAS) pero se decidió que combinar las condiciones de venta con las condiciones de transporte podría crear confusión entre el traspaso de la propiedad y el traspaso de la responsabilidad.

Al parecer, el artículo 4 no efrece al porteador la oportunidad de revisar su período de responsabilidad a su favor o en favor del cargador mediante una redacción adecuada del conocimiento de embarque o el contrato de transporte, a condición de que el período de responsabilidad se hiciera más cierto. No debe permitirse que el porteador altere su período de responsabilidad. Por tales razones, no se objeta la exclusión del artículo 7 de las Reglas de La Haya.

Párrafo 1

Desde el punto de vista jurídico, tal vez la palabra « custodia » sea la más adecuada en las circunstancias, pero es probable que el término « control » refleje mejor las características de la operación.

Párrafo 2

La expresión « haya recibido » no es adecuada para un texto jurídico, pues carece de un significado técnico definido. Las palabras iniciales del párrafo 2 deberían decir así :

« 2. A los efectos del párrafo 1 del presente artículo, se entenderá que las mercancías están bajo la custodia del porteador desde el momento en que éste haya tomado posesión de las mercancías hasta el momento en que las haya entregado : »

No se objeta el inciso *a*, pero este inciso es neutralizado por el inciso *b*, que podría permitir que se estipulase cualquier disposición con respecto a la entrega al consignatario. El convenio debe ser más concreto respecto de la cuestión de la entrega al consignatario. Asimismo, sería aconsejable incluir una disposición respecto de las notificaciones. Debe añadirse al párrafo 2 la frase « este párrafo se aplica, *mutatis mutandis*, a la recepción de las mercancías por el porteador ».

Párrafo 3

Este párrafo debería decir así :

« 3. La mención del porteador o el consignatario en los párrafos 1 y 2 del presente artículo comprende también al empleado o agente o al porteador o consignatario, respectivamente. »

Artículo 5. Disposiciones generales

Como se indicó anteriormente, la inclusión de animales vivos en la definición general de « mercancías » no suscita objeciones, a condición de que se exija al porteador que proporcione un buque adecuado y que custodie de manera apropiada las mercancías (habida cuenta que las cláusulas de « debida diligencia » de las Reglas de La Haya se han eliminado del proyecto de la CNUDMI) y de que tales advertencias queden convenientemente expresadas en este artículo.

Párrafo 1

Si bien no se objeta la redacción de este párrafo, el uso de las palabras « pérdida », « daños » y « perjuicio » difiere en cierto modo del uso que esos términos reciben en el derecho canadiense. Debe darse un significado uniforme a estas palabras en todo el convenio y eliminar así la confusión entre pérdida física y pérdida financiera.

Párrafo 2

La presente redacción de este párrafo no permite discernir claramente si los redactores se propusieron reglamentar el incumplimiento del contrato de transporte de manera similar al incumplimiento del contrato de fletamento. El párrafo podría mejorarse además mediante una disposición de excepción cuando el paradero de las mercancías fuese conocido. En todo caso, los párrafos 1 y 2 deberían modificarse como sigue :

« 1. El porteador será responsable de la pérdida o del daño de las mercancías así como de los perjuicios originados por dicha pérdida o daño si la pérdida o el daño se produjeron cuando las mercancías se encontraban bajo su control conforme al artículo 4, a menos que el porteador pruebe que adoptó todas las medidas razonablemente necesarias para evitar el hecho y sus consecuencias.

» 2. El porteador será responsable de la demora en la entrega de las mercancías así como de los gastos producidos por esa demora a menos que pruebe que adoptó todas las medidas razonables para evitar la demora.

» 3. A los fines del párrafo 2 de este artículo, la demora en la entrega se produce cuando las mercancías no han sido entregadas en el lugar de descarga de conformidad con las disposiciones del contrato de transporte y dentro del plazo especificado en éste. »

Párrafo 3

Aceptable.

Párrafo 4

Este párrafo debería modificarse como sigue :

« 4. En caso de daño, pérdida o demora causados por incendio, el porteador será responsable a condición de que el demandante pruebe que el incendio se produjo como consecuencia de la culpa, o negligencia del porteador, sus empleados o agentes. »

Párrafo 5

Este párrafo debería suprimirse, pues no existen razones para considerar específicamente a los animales vivos.

Párrafo 6

Salvo la dificultad de decidir lo que se entiende por « razonable », este párrafo es aceptable.

Párrafo 7

La palabra « concurra » podría sustituirse por la palabra « contribuya ».

Artículo 6. Límites de la responsabilidad

Conforme a la presente redacción, sería difícil que el porteador comprendiese plenamente el alcance de su responsabilidad al celebrar un contrato de transporte. Según el derecho canadiense de los contratos, las partes contratantes deberán resarcir los daños que una persona prudente podría prever razonablemente en el momento de celebrar el contrato, como consecuencia necesaria de su incumplimiento.

Ninguna de las cinco variantes propuestas en este artículo resuelve plenamente la dificultad de determinar la cuantía de la responsabilidad del porteador. Se han considerado otras posibilidades, como recurrir al valor asegurado de las mercancías o a su valor declarado, pero ambas requerirían que el cargador revelase información que, por razones comerciales, tal vez desease que permanecieran confidenciales. La responsabilidad del porteador debería limitarse y esa limitación aplicarse a la pérdida o al daño de las mercancías así como a la demora. Existen al parecer varias ventajas en vincular la limitación de la responsabilidad del porteador a una función (múltiplo o fracción) del flete, pero se carece de datos e información suficiente respecto de su efecto potencial.

Artículo 7. Acciones basadas en responsabilidad extracontractual

Párrafo 1

Cabe señalar que existen más de dos clases de acciones. Si la intención de los redactores fue aplicar las exoneraciones y limitaciones a toda clase de acción, la expresión « o en la responsabilidad extracontractual » debería reemplazarse por la frase « o de otra manera ».

Párrafo 2

No queda en claro si la expresión « empleado o agente » utilizada se refiere a las partes comprendidas en el párrafo 3 del artículo 4 ni se entiende tampoco por qué no se empleó la misma redacción. Aparentemente, de leerse este párrafo junto con el artículo 4, la intención de los redactores sería considerar que las mercancías se encuentran bajo el control del porteador desde que han quedado « en poder » de uno de sus empleados.

Párrafo 3

Aceptable.

Artículo 8. Pérdida del derecho a la limitación de responsabilidad

Este artículo es muy confuso e incierto. Cabe señalar que la palabra « daños » es la única empleada mientras que en el párrafo 1 del artículo 5 se utilizan las palabras « pérdida », « daño » y « perjuicios ». Si se observa que la segunda frase se refiere exclusivamente a los empleados y agentes, parecería que mediante la palabra « porteador » de la primera frase no se pretende abarcar a empleados y agentes. Por consiguiente, este artículo debería modificarse para que tanto el porteador como sus empleados perdiesen el derecho a la limitación de la responsabilidad de conformidad con la primera frase, rematando así el artículo en el primer punto mediante la eliminación de la segunda frase.

Artículo 9. Carga sobre cubierta

Párrafo 1

En primer lugar, este artículo debería haberse redactado por lo menos en forma afirmativa :

> « 1. Las mercancías podrán ser transportadas sobre cubierta de conformidad con el contrato de transporte, con los usos del comercio de que se trate o con las normas o disposiciones legales. »

En segundo lugar, la expresión « normas o disposiciones legales » podría reducirse a « disposiciones legales » Además, si este párrafo se lee juntamente con el párrafo 3, podría interpretarse que no habrá responsabilidad por pérdidas o daños o gastos cuando las mercancías se transporten sobre cubierta de conformidad con este párrafo. Por último, aun si este artículo se redactara de la manera sugerida, existe todavía la posibilidad de que un porteador convenga con un cargador el transporte de su carga bajo cubierta, a cambio de una bonificación, a la vez que conviene con otro que su carga se transporte sobre cubierta, a cambio de un descuento aparente, y de que un porteador conceda trato preferencial a un cargador importante para el uso de espacio bajo cubierta.

Párrafo 2

El significado que los redactores han pretendido dar a la palabra « declaración » es incierto, pero cabe presumir que dichas declaraciones no incluyen las cláusulas impresas. La ejecutabilidad contra terceros de las declaraciones contenidas en un documento distinto de un conocimiento de embarque es incierta. En pro de la claridad, debe suprimirse la mención de dichos otros documentos.

Párrafo 3

La redacción de este párrafo no es la adecuada. Se presume que la intención de los redactores fue conservar inalterada la limitación de la responsabilidad, salvo cuando las mercancías se transportasen sobre cubierta en contravención de un acuerdo expreso.

Párrafo 4

Cabe considerar innecesario este párrafo, pues toda acción del porteador destinada a violar deliberadamente un contrato de transporte debe considerarse comprendida en el ámbito de aplicación del artículo 8.

Artículo 10. Responsabilidad del porteador contratante y del porteador efectivo

Este artículo podría eliminarse, pues sus premisas no sugieren referencia alguna a terceros (en un convenio internacional para el transporte de mercancías por agua) en quienes el porteador, mediante la aplicación

del derecho nacional de los contratos, decidiese delegar parte de la autoridad conferida en un contrato de transporte. Aun si no se hiciese referencia a los porteadores efectivos, en oposición a los porteadores contratantes, sería apropiado disponer que el porteador responderá siempre personalmente aunque no haya ejecutado personalmente el contrato.

No obstante, si se conserva la mención de los porteadores efectivos, en oposición a los porteadores contratantes, este artículo tiene la ventaja de simplificar la reclamación del demandante, quien al menos conocerá a una persona primariamente responsable por el resarcimiento de sus pérdidas. Las disposiciones de este artículo permitirían simplificar en gran medida el arreglo de controversias, ya que el porteador contratante podría zanjar rápidamente su diferencia con el demandante y la indemnización que el porteador contratante estaría en condiciones de obtener del porteador efectivo se determinaría también fácilmente, habida cuenta de la relación contractual directa que existe en cada caso entre el reclamante y la parte responsable.

Artículo 11. Transporte directo

La retención de este artículo sería incompatible con las premisas expresadas previamente, de aplicarse realmente al transporte intermodal. En el octavo período de sesiones del Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo se suscitaron algunos equívocos y cierta confusión respecto de este artículo, cuya inclusión en el proyecto actual se logró por un margen muy estrecho de votos. De cualquier manera, para todos sus fines y propósitos, el artículo contradice claramente las disposiciones del artículo 10 y podría causar problemas muy graves relacionados, por ejemplo, con la jurisdicción y a la ejecución de fallos contra los transportadores efectivos. Su retención no parece servir a ningún propósito ya que la situación prevista en él podría resolverse por otra vía, por ejemplo, mediante un primer acuerdo de transporte entre el punto A y el punto B y un acuerdo subsiguiente de transporte del punto B al punto C, en relación con el cual el porteador original sólo actuaría como agente y no sería en consecuencia porteador contratante.

Artículo 12. Norma general

Este artículo debería modificarse como sigue :

« Ni el cargador ni sus empleados o agentes serán responsables por la pérdida o el daño de las mercancías o por los gastos dimanados de esa pérdida o daño, a menos que tales hechos hayan sido ocasionados por falta o negligencia del cargador, sus empleados o agentes. »

Durante el octavo período de sesiones del Grupo de Trabajo de la CNUDMI se discutió si era práctico o no incluir normas adicionales sobre la responsabilidad del cargador. El Canadá se opone a la incorporación de dicho concepto en este convenio, sin perjuicio de que se tenga en cuenta la sexta premisa relativa a los deberes fundamentales del cargador (esa circunstancia ya está posiblemente prevista en el párrafo 1 del artículo 17).

Artículo 13. Normas especiales sobre mercancías peligrosas

En primer lugar, la expresión « mercancías peligrosas » debe definirse en relación con la Convención para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar [3].

Párrafo 1

Este párrafo suscita dudas sobre el uso de las expresiones « en caso necesario » y « cuando sea posible ». En relación con la primera, no se sabe a ciencia cierta si se refiere al carácter del peligro o a la experiencia del cargador o a la experiencia del porteador o a los usos del comercio de que se trate. Respecto de la segunda, la mejor solución sería suprimirla. En consonancia con la sexta premisa, este párrafo podría modificarse ateniéndose a los siguientes lineamientos :

« 1. Antes de que las mercancías queden bajo la custodia del porteador, el cargador informará al porteador sobre la naturaleza de las mercancías peligrosas por transportar y sobre cualquier característica especial de las mercancías peligrosas que deba tenerse en cuenta respecto de la manera en que se las habrá de cargar, manejar, almacenar, custodiar y descargar, de conformidad con el artículo 4. »

Párrafo 2

Este párrafo podría modificarse como sigue :

« 2. Según lo requieran las circunstancias, el porteador podrá descargar, destruir o transformar en inofensivas las mercancías peligrosas bajo su custodia que se hayan convertido en un peligro para la vida o los bienes, sea que el porteador tuviese conocimiento o no de la naturaleza o del carácter de dichas mercancías peligrosas. »

Párrafo 3

Este párrafo debería modificarse de modo que el porteador o sus empleados no asumiesen responsabilidad alguna cuando debieran descargar, destruir o transformar en inofensivas mercancías peligrosas embarcadas de conformidad con el párrafo 1; no obstante, el porteador será responsable de conformidad con el artículo 5 cuando las mercancías peligrosas fuesen descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas debido a que el porteador o sus empleados no han adoptado las precauciones indicadas por el cargador, o a causa de un acto u omisión según el artículo 8.

Artículo 14. Expedición del conocimiento de embarque

Párrafo 1

Este párrafo debería modificarse como sigue :

« 1. Cuando las mercancías queden bajo la custodia del porteador de conformidad con el artículo 4, el porteador deberá, a petición del cargador, entregar a éste un conocimiento de embarque que contenga, entre otras cosas, los datos mencionados en el artículo 15. »

[3] Firmada en Londres el 17 de junio de 1960.

Párrafo 2

La presente redacción de este párrafo es ambigua; la primera frase podría suprimirse ya que está comprendida en el inciso *j* del párrafo 1 del artículo 15. La segunda frase quedaría, pues, como nuevo párrafo 2, redactado como sigue :

« 2. Se considerará que un conocimiento de embarque firmado por el capitán del buque que transporte las mercancías ha sido firmado en nombre del porteador. »

Artículo 15. Contenido del conocimiento de embarque

Inciso f *del párrafo 1*

Se plantea la cuestión de si es adecuado insertar la fecha en el conocimiento de embarque (véase inciso *f* del párrafo 1). El conocimiento de embarque podría convertirse en un documento autónomo. Si bien el cargador no estaría excesivamente interesado en la fecha indicada en el conocimiento de embarque, el consignatario podría verse perjudicado si el cargador ha indicado una fecha posterior a la fecha efectiva en que las mercancías quedaron bajo su custodia; perdería así el beneficio del convenio, en relación con el período no cubierto como consecuencia de la fecha indicada en el conocimiento de embarque. La cuestión de la fecha en que las mercancías han quedado bajo la custodia del porteador debe seguir siendo una cuestión de hecho.

Artículo 16. Conocimiento de embarque : reservas y valor probatorio

Aparentemente, el efecto general de este artículo es sancionar el incumplimiento de las disposiciones de los incisos *b* y *k* del párrafo 1 del artículo 15, pero de la redacción no surge con claridad si estas sanciones son suficientes.

Párrafo 1

Como comentario general, puede decirse que este párrafo no aclara si las sanciones se aplican al porteador por incumplimiento de sus disposiciones.

Párrafos 2, 3 y 4

Los párrafos restantes de este artículo serían aceptables si éste dispusiese también que la expedición de un conocimiento de embarque por el porteador lo obliga a entregar mercancías especificadas en el conocimiento.

Artículo 17. Garantías por parte del cargador

Párrafo 1

Este párrafo puede producir cierta confusión si se lo lee conjuntamente con el párrafo 1 del artículo 16 en que se impone una obligación de verificar. Aparentemente, este párrafo se propone regir la relación entre el porteador y el cargador, mientras que en el párrafo 1 del artículo 16 se prevé la relación entre el tenedor de un conocimiento de embarque y el porteador.

Párrafos 2, 3 y 4

El Canadá apoya la supresión de los párrafos 2, 3 y 4. Los conocimientos de embarque deberían reflejar el estado de las mercancías o abstenerse totalmente de hacerlo. Las cartas de indemnización son fuente de controversias y, en muchos casos, carecerían de validez si se invoca el orden público, pues se trataría de documentos destinados, salvo prueba en contrario, a confundir a los tenedores subsiguientes del conocimiento de embarque respecto al estado, de las mercancías, según consta en el conocimiento de embarque.

Artículo 18. Documentos distintos del conocimiento de embarque

La inclusión de este artículo crearía mucha incertidumbre acerca de la validez de los « otros documentos » previstos y de su situación con respecto al convenio. Otros documentos, como los previstos en el presente artículo, pueden emitirse con mucha anticipación al momento en que el porteador asume el control de las mercancías. En todo caso, la cuestión parece haberse resuelto correctamente en el párrafo 3 del artículo 23 y quizá el artículo 18 sea innecesario.

Artículo 19. Aviso de pérdida, daños o demora

Párrafo 1

Podría darse a este párrafo una nueva redacción utilizando los términos preferidos para el artículo 4, como sigue :

« 1. A menos que el consignatario u otra persona autorizada para recibir las mercancías dé al porteador, sus empleados o agentes, en el momento en que el porteador, sus empleados o agentes entreguen las mercancías en la forma prevista en el párrafo 2 del artículo 4, aviso de pérdida o daño especificando la naturaleza general de dicha pérdida o daño, esa entrega establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, del estado de las mercancías descrito en el conocimiento de embarque. »

Párrafos 2, 3, 4, 5 y 6

Los párrafos 2, 3, 4 y 5 son aceptables, pero el párrafo 6 debería suprimirse por razones de congruencia.

Artículo 20. Prescripción de las acciones

Párrafo 1

No ha sido posible llegar a un consenso sobre el plazo, pero en el Canadá la mayoría se inclina a favor de un año, si bien se reconoce que la tendencia en algunas leyes modernas favorece la prórroga del plazo cuando puedan ejercerse acciones.

Debe sustituirse, en la versión inglesa, la palabra « initiated » por el término « instituted ».

En lo que respecta a los incisos *a* y *b* de este párrafo, se prefiere la redacción del párrafo 6 del artículo 3 de las Reglas de La Haya. No obstante, se reconoce que tal vez el inciso *b* de este párrafo abarca un nuevo tipo o clase de acciones en relación con el incumplimiento del contrato por el porteador a causa de no haberse hecho cargo de las mercancías. Tal vez se relacione también con otros artículos anteriores del convenio que contemplan situaciones en que el contrato de transporte puede resultar malogrado por diversas razones.

Párrafo 4

Debe suprimirse el párrafo 4 de este artículo por razones de congruencia.

Artículo 21. Jurisdicción

Párrafo 1

Este párrafo facilitará enormemente la acción del demandante ya que es probable que resuelva muchos conflictos jurisdiccionales planteados en relación con peticiones que deben cumplirse fuera de la jurisdicción ante diversos tribunales nacionales.

Párrafo 2 a

La frase inicial de este inciso debe redactarse de nuevo a fin de precisar que la acción podrá interponerse ante cualquier tribunal de un Estado contratante que haya embargado legalmente el buque, en lugar de la expresión « tribunales de cualquier puerto de un Estado contratante ». No siempre se establecen tribunales nacionales con jurisdicciones geográficas limitadas dentro de un país. Un buen ejemplo de ello puede encontrarse en la comparación de la jurisdicción del Tribunal Federal del Canadá con la de los tribunales civiles de la Provincia de Quebec, la última fijada en distritos dentro de la provincia y la primera con jurisdicción nacional.

Párrafo 3

No está claro el propósito ni el alcance de las medidas provisionales o cautelares mencionadas en la última oración de este párrafo. Con todo, no se plantea objeción alguna al párrafo, toda vez que parece tener por objeto la protección de los demandantes que deseen asegurar su reclamación en una jurisdicción distinta de las mencionadas en el párrafo 1. Sin embargo, este párrafo podría ser incompatible con el propósito del párrafo 4, que consiste en eliminar procedimientos engorrosos o el uso indebido del proceso iniciado contra un porteador por múltiples embargos en varias jurisdicciones.

Párrafo 4

Este párrafo, como ya se advirtió anteriormente, tiene por objeto la prevención de acciones engorrosas. No obstante, cuando ninguna jurisdicción ofrezca seguridad bastante, el demandante podrá encontrarse en dificultades.

El artículo en general

En términos generales y por lo que respecta a este artículo, se estima que las disposiciones de los párrafos 1, 2 y 3 son idóneas para su inclusión en el convenio, pero que las de los párrafos 4 y 5 se adentran demasiado en cuestiones de legislación nacional. Además, las disposiciones del párrafo 5 no se podrán aplicar casi nunca, habida cuenta de la jurisdicción *ratione materiae* y *ratione personae* de los tribunales, que no pueden alterarse por acuerdo de las partes. En consecuencia, deberían suprimirse los párrafos 4 y 5.

Artículo 22. Arbitraje

No hay objeciones esenciales a la inclusión de este artículo, ni a su formulación. Con todo, deberían añadirse disposiciones adicionales que contemplasen la interrelación de las acciones judiciales y los procedimientos arbitrales entre las mismas partes. En otras palabras, ¿ entraña la interposición de una acción judicial la renuncia absoluta a los procedimientos arbitrales ? Otra cuestión es la obtención de seguridades mediante una acción judicial antes de recurrir al arbitraje.

Artículo 23. Estipulaciones contractuales

Párrafo 1

Debería eliminarse la última oración de este párrafo. Es peligroso establecer un caso que pueda limitar los términos amplios de las disposiciones anteriores de este mismo párrafo.

Párrafo 2

No hay objeción alguna a este párrafo, siempre y cuando los beneficios otorgados al porteador de resultas de su aplicación se limiten a la concesión de una oportunidad económica o comercial.

Párrafo 3

Aceptable.

Párrafo 4

Lo dispuesto en este párrafo parece entrañar una sanción por incumplimiento de lo dispuesto en los párrafos 2 y 3. No queda claro el alcance de los gastos mencionados en este párrafo y descritos como costas. Es difícil entender la razón por la que las disposiciones relativas al resarcimiento en lo concerniente a los gastos jurídicos vienen limitadas por la expresión « se determinarán con arreglo al derecho del tribunal que conozca del caso ». A decir verdad, muchos tribunales nacionales no admiten la recuperación de las costas y, por consiguiente, parecería que las disposiciones de todo este artículo podrían quedar en gran medida sin efecto ante estos tribunales nacionales. Si la intención de los redactores era la aplicación total del principio de *restitution in integrum*, debería redactarse de nuevo el párrafo e indicarse con una formulación más directa esta intención. Además, lo dispuesto en este párrafo parece conceder al porteador la oportunidad de insertar deliberadamente una cláusula en un conocimiento de embarque a sabiendas de que esta cláusula será nula y sin valor, con el fin de obligar al consignatario a ejercer una acción. Asimismo, lo dispuesto en este párrafo parace interferir en cierta esfera de la legislación nacional al intentar negar la prerrogativa de los tribunales nacionales que conozcan del caso de determinar o adjudicar las costas derivadas de las acciones. A fin de cuentas, tal vez fuera aconsejable suprimir todo el párrafo.

Artículo 24. Avería gruesa

En opinión del Canadá, un convenio sobre el transporte marítimo de mercancías no es el lugar idóneo para atribuir a la avería gruesa un rango superior al que ha venido teniendo en el derecho privado. Este es, entre otras cosas, el resultado a que conduciría el artículo 24. En su formulación actual, este artículo no basta para proteger la contribución del propietario de la carga a la

avería gruesa cuando no se ha producido pérdida o daño de las mercancías, pero reduce la cuantía con que un porteador indemnizaría a un consignatario y se limitaría al mismo tiempo a sugerir, por lo que respecta al consignatario, que tal vez incumbiera al porteador la obligación de indemnizarle.

Las actuales Reglas de La Haya se limitan a no impedir la inserción en un conocimiento de embarque de una estipulación relativa a la avería gruesa y, aparte del hecho de que las cláusulas ordinarias que figuran en los conocimientos de embarque se redactan primordialmente en los círculos de porteadores, no se han planteado dificultades prácticas o jurídicas en el Canadá con la redacción actual de las Reglas de La Haya. La segunda oración es incompatible con esta opinión.

Artículo 25. Otros convenios

Párrafo 1

El Canadá se opone a que se haga mención en este párrafo de disposiciones predominantes de otros convenios que subordinen lo dispuesto en el presente convenio a aquéllas.

Párrafo 2

Aceptable.

CHECOSLOVAQUIA

[*Original : inglés*]

En general, el nuevo proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías preparado por el Grupo de Trabajo sobre la Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo de la CNUDMI puede considerarse un paso adelante en el cumplimiento de la tarea asignada a la CNUDMI como consecuencia de la resolución del Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo de la UNCTAD del 25 de febrero de 1971 [1]. Se aprecia que el Grupo de Trabajo de la CNUDMI ha tenido en cuenta, al preparar el proyecto de convenio, los delineamientos para la revisión del Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, según se mencionan en la resolución del Grupo de Trabajo de la UNCTAD.

En consecuencia, el proyecto de convenio puede utilizarse como base para un nuevo estudio por los órganos adecuados —tales como el pleno de la CNUDMI y el Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo de la UNCTAD— de conformidad con el programa de las próximas reuniones pertinentes.

Se ha señalado que hay algunas variantes posibles en el proyecto y que varias partes del texto están entre corchetes, que deberán eliminarse en una etapa posterior del examen del proyecto. Sin embargo, parecen haberse aplicado algunos principios recomendados en la resolución del Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo de la UNCTAD para su inclusión en el nuevo proyecto, por ejemplo, la extensión del período de responsabilidad del porteador para cubrir el período durante el cual las mercancías están bajo custodia del porteador o sus empleados, agentes, u otras personas que actúen siguiendo instrucciones del porteador (artículo 4 del proyecto). Además, merecería la pena considerar más a fondo el intento de solucionar el problema de los porteadores contratantes y los porteadores efectivos.

Sin pretender entrar en detalle en esta etapa, se considera apropiado hacer ahora las siguientes observaciones :

Artículo 1

Debe incluirse una definición de las palabras « transporte marítimo » que comprende el transporte por canales y otras vías internas de agua accesibles también a embarcaciones marítimas.

Artículo 2

En la segunda línea del párrafo 2 debe añadirse « el porteador efectivo » después de « el porteador » ya que « porteador » debe significar, de acuerdo con la definición dada en el párrafo 1 del artículo 1, « porteador », o « porteador contratante » solamente.

Artículo 5

La carga de la prueba que se impone al reclamante en el párrafo 4 parece extremadamente difícil, si no prácticamente imposible de cumplir; además, va en contra del principio contenido en el párrafo 1, de modo que es preciso volver a considerar ambos principios a fin de hacerlos coincidir.

Artículo 6

El número de variantes para los límites de la responsabilidad del porteador parece suficiente como base para considerarlas en una etapa posterior. Sin embargo, en cualquier caso, el proyecto de convención debe reglamentar los problemas relacionados con el transporte de mercancías en contenedores, paletas, o dispositivos similares de transporte, en particular la cuestión de la responsabilidad del porteador en esos casos.

Artículo 9

La responsabilidad del porteador por las mercaderías transportadas sobre cubierta, de conformidad con los párrafos 1 y 2, es decir, de conformidad con un acuerdo concertado con el cargador, con los usos generales del comercio de que se trata o con las normas o disposiciones legales, no debe diferir de la responsabilidad del porteador por las mercancías transportadas bajo cubierta. Si se prevé reglamentar la responsabilidad del porteador con algunas excepciones, por ejemplo, como consecuencia exclusiva del transporte sobre cubierta, ello debe redactarse en términos claros.

Artículo 10

En el párrafo 3 debe establecerse una obligación del porteador contratante de asegurar con el porteador efectivo que este último asume las obligaciones por lo

[1] Véase el documento TD/B/C.4/86, anexo I. La resolución se reproduce en el anexo II del informe del Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre su primer período de sesiones, A/CN.9/55; *Anuario de la CNUDMI, vol. II*, segunda parte, III.

menos en la misma medida en que las asumió el porteador contratante.

Merece considerarse la posibilidad de prever en el proyecto de convención el principio de la responsabilidad conjunta y solidaria del porteador contratante y el porteador efectivo en los casos en que no es posible determinar en qué parte del transporte, realizado por el porteador contratante o por el porteador efectivo, se produjo la pérdida o el daño en las mercancías, o la demora.

Artículo 11

Debe reconsiderarse la relación entre el párrafo 2 de este artículo y el párrafo 1 del artículo 10.

Artículo 15

No debe omitirse entre las especificaciones establecidas en el proyecto de convención con respecto al contenido del conocimiento de embarque una referencia a las mercancías en contenedores, paletas, o dispositivos similares de transporte.

Estas observaciones no pueden considerarse finales ni tampoco puede considerarse que cubren todos los problemas relacionados con el proyecto de convención, que será objeto de nuevo examen en una etapa posterior del tratamiento del proyecto de convención en foros apropiados.

DINAMARCA

[*Original : inglés*]

El Gobierno de Dinamarca opina que el proyecto, resultado de soluciones intermedias cuidadosamente elaboradas, podría constituir una base aceptable para nuevas deliberaciones.

El Gobierno de Dinamarca opina que es sumamente importante que un nuevo convenio resulte aceptable para la mayor cantidad posible de Estados y llegue a ser así una solución mundial de las cuestiones relativas al transporte marítimo de mercancías que reemplazaría por completo al Convenio de Bruselas de 1924 [1].

Artículo 5

Sobre esta base, el Gobierno de Dinamarca, como opinión preliminar, puede aceptar la solución intermedia relativa a las disposiciones sobre la responsabilidad del porteador contenidas en el artículo 5, aunque desea expresar alguna preocupación por la pesada carga impuesta a los porteadores.

Artículo 6

Entre los diferentes sistemas propuestos en el artículo 6 con respecto al sistema de limitación de la responsabilidad, Dinamarca preferiría la variante A como sistema más simple. Además, el Gobierno de Dinamarca opina que el límite no debería expresarse en francos oro sino en Derechos Especiales de Giro tal como los define el FMI.

[1] Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, Bruselas, 25 de agosto de 1924.

El Gobierno de Dinamarca se reserva su posición con respecto a otros detalles del proyecto de convenio.

ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

[*Original : inglés*]

El Gobierno de los Estados Unidos de América aprovecha complacido la oportunidad de hacer algunas observaciones al proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías elaborado por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo en el curso de ocho períodos de sesiones. El éxito alcanzado por este Grupo de Trabajo al convenir en el texto de un nuevo convenio que sustituya al Convenio de Bruselas de 1924 [1] y al Protocolo de Bruselas de 1968 [2], debe atribuirse a la buena voluntad demostrada por todas las delegaciones. El Gobierno de los Estados Unidos espera que este espíritu continuará prevaleciendo durante el debate sobre este proyecto de convenio que se celebrará en el noveno período de sesiones de la CNUDMI, lo que permitirá que la CNUDMI recomiende a la Asamblea General un texto que sirva de base para su aprobación en una conferencia diplomática.

En opinión de los Estados Unidos, el proyecto aprobado por el Grupo de Trabajo supone una mejora sustancial con respecto al Convenio de 1924. En términos generales, constituye una base satisfactoria para ulterior elaboración. Sin embargo, algunos artículos deberían modificarse y otros son susceptibles de mejora. A continuación se indican estos artículos y los cambios que deberían o podrían hacerse :

Artículo 1. Definiciones

En el párrafo 1, con arreglo a la definición de « porteador » o « porteador contratante » podría hacerse responsable a una persona en cuyo nombre, pero sin cuya autoridad, se hubiera celebrado un contrato de transporte de mercancías. Proponemos que se sustituya « en su nombre » por « bajo su autoridad ».

La definición de « contrato de transporte » que figura en el párrafo 5 se aplicaría únicamente a los contratos de transporte « contra el pago de un flete » y a los contratos de transporte « de determinadas mercancías por mar de un puerto a otro en el cual han de entregarse ». En teoría, bastaría con no « determinar » las mercancías para evitar la aplicación del Convenio. Este Convenio sería también inaplicable si en el contrato se estipulase el transporte más allá del puerto de descarga o si las mercancías no hubieran de « entregarse » sino transbordarse en el puerto de descarga. Se sugiere que se supriman las palabras « determinadas mercancías por mar de un puerto a otro en el cual habrán de entregarse ».

La definición de « conocimiento de embarque » que figura en el párrafo 6 parece excluir el conocimiento de embarque puro y simple, es decir, un documento no

[1] Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, Bruselas, 25 de agosto de 1924.

[2] Protocolo por el que se modifica el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924. Bruselas, 23 de febrero de 1968.

negociable que no debe presentarse contra entrega de las mercancías. Nos preocupa el hecho de que, al parecer, esta forma común de documentación quede así excluida del convenio. Existen dos soluciones a este problema.

La primera solución consiste en enmendar la definición de « conocimiento de embarque », de modo que incluya el documento no negociable cuya presentación no es imperativa. El texto enmendado diría lo siguiente :

« Por " conocimiento de embarque " se entenderá un documento que haga prueba de un contrato de transporte marítimo de mercancías y en el que conste que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías, y se compromete a entregarlas. *El conocimiento de embarque podrá incluir la condición de entregar las mercancías únicamente* contra la presentación de ese documento. *Constituye tal condición* la disposición, incluida en el documento, de que las mercancías se entregarán a la orden de una persona designada, o a la orden, o al portador. »

La segunda solución consiste en dejar la definición de conocimiento de embarque que figura en el artículo 1 tal como está y remitir al artículo 18 para el caso de conocimiento de embarque puro y simple, el cual, aunque no constituye un conocimiento de embarque con arreglo a la definición que aparece en el artículo 1, sí sería un « documento distinto de un conocimiento de embarque, que constituya prueba de un contrato de transporte ». La adopción de esta solución incorporaría el conocimiento de embarque puro y simple al ámbito del convenio y permitiría que aquél continuase desempeñando la función que actualmente se le asigna en la práctica comercial. De preferirse esta última solución, debería reflejarse claramente en el acta la remisión al artículo 18 con esta finalidad.

Artículo 4

En el párrafo 2 de este artículo se establece el momento en que finaliza la responsabilidad del porteador. En el inciso *c* se especifica que esta responsabilidad cesa cuando el porteador ha entregado las mercancías 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 ». Los redactores de esta disposición estaban contemplando la situación en la que las mercancías se ponen a disposición de los agentes de aduana. En muchos puertos de descarga pueden presentarse situaciones análogas cuando la ley o reglamentos locales impongan controles o fiscalizaciones obligatorias (por ejemplo, la entrega de las mercancías a pesadores públicos, los análisis químicos obligatorios u otros tipos de comprobaciones físicas o la fumigación del cargamento) antes de cargar. Debería enmendarse el artículo 4 de forma que en él se dispusiera que, en tales circunstancias, la responsabilidad del porteador no opera en estos casos mientras las mercancías están en poder del intermediario. Con esta finalidad, los Estados Unidos proponen que la frase introductoria del párrafo 2 se enmiende mediante la inserción de las palabras « del cargador o de cualquier tercero, inclusive una autoridad, en cuya custodia o control estén las mercancías » a continuación de las palabras « las haya recibido ». El texto enmendado diría lo siguiente :

« A los efectos del párrafo 1 del presente artículo, se entenderá que las mercancías están bajo la custodia del porteador desde el momento en que éste las haya recibido *del cargador o de cualquier tercero, inclusive una autoridad, en cuya custodia o control estén las mercancías,* hasta el momento en que las haya entregado. »

Artículo 5

En lo que respecta al texto inglés del presente artículo, recomendamos que la palabra « *and* » que figura en la segunda línea del párrafo 6 se sustituya por la palabra « *or* ».

Artículo 6. Límites de la responsabilidad

Los Estados Unidos han examinado cuidadosamente las cinco variantes propuestas por el Grupo de Trabajo. Si, como parece ser el caso, la mayoría de los Estados son partidarios de la variante D, los Estados Unidos estarían dispuestos a aceptarla con la opción Y.

Artículo 11. Transporto directo

En los Estados Unidos y en virtud de la *Harter Ac* se establece una decidida política pública a favor de la responsabilidad del porteador hasta el momento de la entrega propiamente dicha. Se tenía la idea de que el sistema de responsabilidad establecido en el proyecto de convenio tenía por objeto establecer una política análoga. Sin embargo, lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 11 permitiría que un porteador insertase en un conocimiento de embarque una cláusula eximente de amplio alcance en circunstancias en las que el cargador no supiera de antemano que el porteador contratante habría de hacer uso de servicios adicionales para transportar las mercancías al puerto de destino determinado en el conocimiento de embarque. En opinión de los Estados Unidos, la forma más simple de resolver este problema consistiría en suprimir el párrafo 2.

Otra posibilidad consistiría en limitar el alcance del párrafo 2 enmendándolo de forma que exigiese que se nombrase al portador efectivo en el contrato de transporte antes de que un porteador contratante pudiera prevalerse de la exoneración prevista en el párrafo 2. Aunque esta solución no sería totalmente compatible con la disposición de política pública de la legislación estadounidense contraria a la exoneración del porteador contratante, al menos señalaría a la atención del cargador la posibilidad de que el porteador contratante pudiera verse libre de responsabilidad al amparo del artículo 11 y permitiría que el cargador considerase si en tal caso le satisfaría un recurso contra el porteador efectivo.

Artículo 13. Normas especiales sobre mercancías peligrosas

En conjunto, este artículo parece satisfactorio. Para evitar cualquier posible ambigüedad, se sugiere que en las dos oraciones que componen el párrafo 2, se inserte la palabra « peligrosos » a continuación de las palabras « naturaleza y carácter ». Cabe advertir que, al informar

acerca de este artículo, el grupo de redacción adjuntó una nota de pie de página en la que se indicaba que algunos representantes habían señalado que el párrafo 1 del artículo 13 imponía al cargador que entregase mercancías peligrosas al porteador la obligación de informar a éste no sólo de la naturaleza de las mercancías y del carácter del peligro, sino también de las precauciones que debían adoptarse. El párrafo 2 del artículo 13 no contiene referencia alguna a las « precausiones que deben adoptarse ». Los Estados Unidos apoyan las opiniones de aquellos miembros del grupo de redacción que estimaron que debía establecerse un cierto paralelismo a este respecto entre los párrafos 1 y 2. En consecuencia, desearíamos proponer que la segunda oración del segundo párrafo del artículo 13 se enmendase del modo siguiente :

« Cuando las mercancías peligrosas se embarquen sin que el porteador tenga conocimiento de su naturaleza o carácter *peligrosos o de las precauciones que deben adoptarse*, el cargador será responsable . . . »

Asimismo, los Estados Unidos consideran que el convenio resultaría más claro si se incluyese una definición de mercancías peligrosas que podría ser del siguiente tenor :

« Por " mercancías peligrosas " se entenderán las mercancías explosivas inflamables u otras, de cualquier forma o en cualquier cantidad, que se consideren peligrosas para la vida, la salud o la propiedad en virtud de acuerdos internacionales, leyes o disposiciones del pabellón del buque o leyes o reglamentos del país del puerto de carga o de descarga. »

Artículo 15

Por razones de claridad, se propone que se enmiende la última frase del inciso *j* del párrafo 1, o sea, la que dice « si así lo permiten las leyes del país en que se expida el conocimiento de embarque », de forma que diga « si no lo prohíben las leyes del país en que se expida el conocimiento de embarque ». Esta enmienda tiene por objeto eliminar la ambigüudad que podría presentarse si la ley del país en cuestión no autorizase o prohibiese expresamente las firmas del tipo de que se trata.

Además, los Estados Unidos continúan apoyando la inclusión en el proyecto de convenio de una disposición en la que se manifieste concretamente que la totalidad del conocimiento de embarque puede hacerse mediante computadora u otros sistemas electrónicos o automáticos de elaboración de datos.

Artículo 16. Conocimiento de embarque : reservas y valor probatorio

Si bien este artículo es satisfactorio en términos generales, la formulación actual del párrafo 1 podría plantear al menos una cuestión, a saber, la de si un porteador dispuso de « medios razonables de verificación » de los datos contenidos en un conocimiento de embarque que acompañe a un contenedor sellado. Cabe suponer que entre los medios razonables de verificación no se incluye la apertura y recuento del contenido de un contenedor sellado. El texto podría aclararse a este respecto mediante la inserción de las palabras « como en el caso de un contenedor sellado » a continuación de la palabra « datos » que aparece en la segunda cláusula condicional. El texto enmendado propuesto dice lo siguiente :

« Si el conocimiento de embarque contiene datos concernientes a la naturaleza general, las marcas principales, el número de bultos o piezas, el peso o la cantidad de las mercancías respecto de las cuales el porteador, u otra persona que expida el conocimiento de embarque en su nombre, sabe o tiene motivos razonables para sospechar que no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado a su cargo, o en el caso de haberse expedido un conocimiento de embarque con la estampilla « embarcado », las mercancías que efectivamente ha cargado, o cuando no ha tenido medios razonables para verificar esos datos, *como en el caso de un contenedor sellado*, el porteador o esa otra persona hará constar expresamente esos motivos o inexactitudes, o la falta de medios razonables de verificación. »

Artículo 17. Garantías por parte del cargador

Los Estados Unidos no están satisfechos con este artículo. Una vez que se ha decidido incluir una carta de garantía en el convenio, es esencial garantizar la protección del consignatario contra el peligro de dolo por colusión del cargador y el porteador. Las distintas legislaciones nacionales alcanzan este objetivo de diversas formas, normalmente mediante remisión de la cuestión al derecho civil general, en lugar de intentar abordar la cuestión en el marco del derecho marítimo. El párrafo 3 del artículo 17, en su forma actual, no protege contra estas prácticas dolosas, y el debate sobre el párrafo sugiere que, en vista de las complicadas cuestiones que plantea, es dudoso que la legislación internacional pueda lograr la plena protección del consignatario contra el dolo. Por estas razones, los Estados Unidos proponen que se suprima el párrafo 3 del artículo 17.

Artículo 20. Prescripción de las acciones

Los Estados Unidos estiman que este artículo requiere un nuevo examen toda vez que el Grupo de Trabajo no tenía, a todas luces, intención de abarcar acciones contra el porteador por motivos distintos de la pérdida o daños de la carga. La formulación actual se aprobó en un momento en que el alcance del convenio se limitaba a los conocimientos de embarque. Cuando se modificó el ámbito de aplicación y se hizo extensivo a todos los contratos de transporte, debería haberse modificado el artículo 20 a fin de excluir las causas de acción no relacionadas con el transporte, tales como las derivadas de la violación del contrato de transporte, donde lo que se plantea es la cuestión de si el porteador tenía obligación de transportar las mercancías. Estas cuestiones son ajenas al convenio y deberían regirse por el derecho civil relativo a los contratos.

Los Estados Unidos continúan apoyando el plazo de prescripción de un año para la pérdida o daños de la carga así como para la demora.

Artículos 20 a 22

Los Estados Unidos desean poner de relieve las incongruencias terminológicas de que adolecen estos artículos.

Por ejemplo, no está claro si existe una diferencia semántica deliberada entre los términos « demandante » y « actor ». Se proponen los siguientes cambios concretos :

Debería enmendarse el inciso *e* del párrafo 1 del artículo 21 de forma que dijese « un lugar *adicional que, con esta finalidad, pueda designarse* en el contrato de transporte ».

En los párrafos 3 y 4 del artículo 21, las palabras « los párrafos 1 y 2 » deberían sustituirse por « el párrafo 1 ó 2 » en ambas secciones. Con arreglo a la formulación actual, no podría incoarse procedimiento alguno a menos que el buque que efectuase el transporte hubiera sido embargado, cosa que, naturalmente, no se pretende.

Debería enmendarse el inciso *b* del párrafo 2 del artículo 22 de forma que dijese « cualquier otro lugar *adicional que, con esta finalidad, pueda designarse* en la cláusula o acuerdo de arbitraje ».

Fiji

[*Original : inglés*]

Artículo 6

Párrafo 1, variantes A-E

La variante A es la más adecuada y la unidad de peso (o de medida) debe ser la misma en que se expresa el flete. A menos que se aplique este criterio podrán surgir fácilmente controversias.

Párrafo 2

La convención del franco a moneda nacional debe realizarse al tipo de cambio vigente en el momento de la pérdida, es decir el valor en aquel momento. Las demoras subsiguientes en someter el asunto a arbitraje pueden dar origen a una variación apreciable de dichos valores. Además, se sugiere que debido a las fluctuaciones del precio del oro convendría hacer referencia aquí a los derechos especiales de giro como sistema más estable en vez de utilizar los francos oro.

Artículo 15

Párrafo 1 f

Añádase « y lugar » después de « fecha ».

Artículo 19

Párrafos 1 y 2

El párrafo 1 del artículo 19 parece entrar en conflicto con el párrafo 2. Debe especificarse con mayor claridad que hay que dar aviso por escrito del daño o pérdida dentro de los 10 días siguientes a la aceptación de las mercaderías por el consignatario. Es muy importante que se mantenga la responsabilidad del porteador hasta la aceptación del consignatario, a excepción del caso especial mencionado y en este caso el consignatario debe autorizar a la Administración del puerto de Fiji o a otra persona a que actúe en su nombre para aceptar la entrega de las mercancías y, de este modo, asumir la responsabilidad por ellas que hasta ese momento recaía en el porteador.

Filipinas [1]

[*Original : inglés*]

Artículo 1

Párrafo 1

El término « porteador » no sólo designa al « porteador contratante » sino también al « porteador efectivo », definido en el párrafo 2; por lo tanto, debe suprimirse como parte exclusiva de la definición de « porteador contratante ». Tal vez fuera conveniente definir el término « porteador », además de las expresiones « porteador contratante » y « porteador efectivo ». Si ha de definirse el término « porteador », puede definirse como « TODA PERSONA QUE, A CAMBIO DE UNA RETRIBUCIÓN, CONVIENE EN HACERSE CARGO DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS ».

Párrafo 3

El « consignatario » no es simplemente toda persona « autorizada para recibir las mercancías », porque tal definición incluirá la entrega de las mercaderías a cualquier autoridad legítima, tal como un alguacil en virtud de una orden judicial; pero ese significado debe limitarse a la persona designada para recibir las mercancías *conforme a los términos del contrato o el conocimiento de embarque*, bien se haya de efectuar la entrega a una persona determinada, o a la orden o al portador [2].

Párrafo 4

No es aconsejable que lo definido entre en la definición. En vez de « mercancías » debe utilizarse la expresión ARTÍCULOS O GÉNEROS DE COMERCIO. Las palabras « si es proporcionada por el cargador » deben suprimirse ya que carece de importancia qué persona proporciona el embalaje a efectos de considerarlo parte de la unidad de transporte [3].

Párrafo 5

Las palabras « en el cual habrán de entregarse » deben suprimirse porque el transporte de mercancías por mar de un puerto a otro no implica necesariamente la obligación de efectuar la entrega a un consignatario o a una persona en otro puerto. Así ocurre en el caso de transporte de mercancías por un buque con fines de simple exhibición o exposición.

[1] En el caso de ciertos comentarios formulados por el Gobierno de Filipinas que entrañan enmiendas al texto del proyecto de Convenio, el alcance total de las enmiendas propuestas puede apreciarse en un texto del proyecto de Convenio en el que se incorporen las enmiendas propuestas por el Gobierno de Filipinas, juntamente con sus comentarios. En estos casos, el texto con las enmiendas figura en notas de pie de página. En esas notas, como también en el texto, las palabras en mayúsculas indican las adiciones propuestas, mientras que las palabras entre corchetes indican las supresiones propuestas.

[2] « Por " consignatario " se entenderá la persona autorizada para recibir las mercancías CONFORME A LOS TÉRMINOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE O EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE. » (Párrafo 3 en su forma enmendada.)

[3] « Por " mercancías " se entenderá todo tipo de ARTÍCULOS O GÉNEROS DE COMERCIO incluso animales vivos; cuando las mercancías se agrupen en un contenedor, paleta u otra unidad de transporte similar, o cuando estén embaladas, el término " mercancías " comprenderá esa unidad de transporte o embalaje [si es proporcionada por el cargador]. » (Párrafo 4 en su forma enmendada.)

En la versión inglesa debe utilizarse la expresión «*freightage*», en vez de «*freight*» si significa el precio del transporte de las mercancías o del «*freight*» recibido.

Párrafo 6

Debe suprimirse la expresión « contra la presentación de ese documento » ya que si se pierde el conocimiento de embarque o su equivalente expedido al cargador o al consignatario, la entrega de las mercancías al consignatario puede efectuarse bien exigiendo al consignatario que firme un acuse de recibo de las mercaderías, bien depositando una fianza que garantice al porteador contra cualquier acción por entrega errónea. La « presentación » del conocimiento no debe ser característica esencial, sino que sólo debe tener valor probatorio del contrato de transporte de mercancías [4].

Observaciones sobre el artículo 1

¿ No debería definirse también en el artículo el término « fletador » e indicar si el término « porteador » incluye al « fletador » ? Debe señalarse que, aunque en el párrafo 4 del artículo 2 se dice que las disposiciones del presente Convenio no serán aplicables a los contratos de fletamento, sin embargo, en el mismo párrafo se indica también que « cuando se extienda un conocimiento de embarque *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 ». Si el término « fletador » ha de definirse también en el artículo 2, se propone armonizar su definición con la definición ofrecida, caso de haberla, en el proyecto sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo. A falta de dicho proyecto de definición, se propone que se defina « fletador » como LA PERSONA QUE ARRIENDA O ADQUIERE EL USO DE UN BUQUE O EMBARCACIÓN EN TODO O EN PARTE PARA TRANSPORTAR MERCANCÍAS POR MAR DE UN PUERTO A OTRO A CAMBIO DEL PAGO DEL FLETE, POR SU CUENTA O POR LA DE OTROS.

Artículo 2

Párrafo 1

La palabra « dos » debe suprimirse ya que el transporte de mercancías puede efectuarse entre puertos situados en más de dos Estados.

Artículo 4

Título

En la versión inglesa, la palabra « *responsibility* » en el título del artículo 4 debe cambiarse por « *liability* » en consonancia con el título general del capítulo II en el que figura.

[4] « Por " conocimiento de embarque " se entenderá un documento que haga prueba de un contrato de transporte marítimo de mercancías y en el que conste que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado esas mercancías, y se compromete a entregarlas [contra la presentación de ese documento] AL CONSIGNATARIO. Constituye tal compromiso la disposición, incluida en el documento, de que las mercancías se entregarán a la orden de una persona designada, o a la orden, o al portador. » (Párrafo 6 en su forma enmendada.)

Artículo 5

Párrafo 4

Según el proyecto de Convenio, el porteador sólo responderá en caso de incendio, siempre que el demandante demuestre que el incendio se produjo por negligencia del porteador; en virtud de la enmienda propuesta, será responsable si no puede probar que tanto él como sus agentes observaron toda la diligencia debida para evitar el incendio. En el derecho filipino, se impone a los porteadores un grado extraordinario de diligencia ya que se les considera responsables a no ser que demuestren lo contrario [5].

Artículo 6

Párrafo 1

Todas las variantes del artículo 6 del proyecto de Convenio que establecen la responsabilidad del porteador en una cantidad fija sin ninguna condición, ni el consentimiento del cargador o del consignatario, son *nulas* según la jurisprudencia filipina por ser contrarias al orden público. Así, en el caso filipino de *Heacock v. Macondray and Co.* (vol. 42, Philippine Reports, pág. 205), el Tribunal Supremo de Filipinas falló lo siguiente : « En los conocimientos de embarque se hacen a menudo tres clases de estipulaciones : *a)* exonerando al porteador de cualquier tipo de responsabilidad por pérdida o daños ocasionados por su propia negligencia; *b)* fijando una *limitación no calificada* de dicha responsabilidad en un valor convenido; *c)* limitando la responsabilidad del porteador a un valor convenido, a menos que el cargador declare un valor superior y pague una tarifa más alta de flete. La primera y segunda estipulaciones son NULAS por ser contrarias al orden público; la tercera es válida y ejecutable ». Todas las « variantes » de artículo 6 del proyecto de Convenio pertenecen al segundo tipo de estipulación mencionada y son nulas en virtud de la jurisprudencia filipina.

En consecuencia, proponemos que el artículo 6 disponga lo siguiente :

> « La responsabilidad del porteador con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5 estará limitada a una suma equivalente a (...) francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías que hayan sido perdidas o dañadas o, en caso de demora, a una suma que no exceda [del doble] del flete pagadero o pagado, a menos que el cargador declare un valor superior y pague una tarifa de flete más alta conforme al valor declarado. »

Esta disposición propuesta concuerda con el derecho y la jurisprudencia filipinos. No obstante, si tal disposición resulta inaceptable al grupo de trabajo, se sugiere que se apruebe el párrafo 5 del artículo IV del Convenio de Bruselas de 1924, que dice lo siguiente :

> « Ni el porteador ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías

[5] « El porteador responderá en caso de incendio [siempre que el demandante demuestre que el incendio se produjo por culpa de una negligencia del porteador, sus auxiliares o agentes]. A NO SER QUE DEMUESTRE QUE ÉL, SUS EMPLEADOS O AGENTES TOMARON TODAS LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA PREVENIR EL INCENDIO. » (Párrafo 4 en su forma enmendada.)

o que afecten a éstas, por cantidad mayor de cien libras esterlinas por bulto o unidad, o el equivalente de esta suma en otra moneda, a menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de estas mercancías antes de su embarque y que esta declaración se haya insertado en el conocimiento. »

El actual Código de Comercio de Filipinas (artículo 372) dispone lo siguiente : « La evaluación de las mercancías que el porteador debe pagar en caso de pérdida o extravío se fijará de conformidad con lo declarado en el conocimiento de embarque, no permitiéndose prueba alguna por parte del cargador de que entre las mercancías declaradas figuraban artículos de mayor valor y dinero ».

El actual Código Civil de Filipinas (artículo 2226) también dispone lo siguiente : « Son daños liquidados los *convenidos por las partes en un contrato* para pagar en caso de incumplimiento de dicho contrato. » Los daños fijados o liquidados *impuestos por ley* (o por el proyecto de Convenio) no pueden considerarse como *convenidos* entre las partes.

Párrafos aplicables en todas las variantes

Las disposiciones sobre la equivalencia de un franco (o de una libra esterlina, según sea el caso), así como su conversión a la moneda nacional del Estado del tribunal que entienda en el caso pueden mantenerse en la forma en que aparecen en el proyecto de Convenio.

Artículo 13

Párrafo 2

Deben insertarse las palabras « ni de las precauciones que deban adoptarse » a fin de armonizar la disposición del párrafo 2 con la del párrafo 1 [6].

Párrafo 3

Igual que *supra*. Se sugiere que se inserte la palabra « real » después de la palabra « peligro », de modo que, antes de que el porteador pueda descargar, destruir o transformar en inofensivas las mercaderías aceptadas por él como peligrosas, se haya evidenciado su peligrosidad « real ». El porteador conoce desde el principio el carácter « peligroso » de las mercancías; por lo tanto para permitirle descargarlas, destruirlas o transformarlas en inofensivas, las mercancías deben de haberse revelado *subsiguientemente* un peligro « real » para el buque o la carga; en caso contrario, una disposición de esta naturaleza dará al porteador la posibilidad de actuar arbitraria o indiscretamente [7].

Artículo 15

Párrafo 1 j

La firma en facsímil, etc., si los *usos* la permiten también debería ser aceptable [8].

Párrafo 1 k

En la versión inglesa la palabra « *freight* » debe cambiarse por « *freightage* », ya que « *freight* » significa ordinariamente las mercaderías transportadas, mientras que « *freightage* » denota el costo del transporte del « *freight* ».

Párrafo 1 l

El párrafo 1, *l* debe suprimirse, pues se trata de una simple repetición del párrafo 3 del artículo 23. Si se suprime el inciso *l*, el inciso *m* propuesto puede pasar a ser inciso *l*.

Párrafo 1 m

Debe añadirse un nuevo párrafo *m* : « El valor de factura o estimado de las mercancías ». Es ésta una disposición importante para que armonice con la enmienda propuesta al artículo 6 en sentido de limitar la responsabilidad del porteador, en caso de pérdida total, al valor declarado por el cargador en el conocimiento de embarque.

Párrafo 3

Si bien la omisión de cualquier dato determinado que deba figurar en el conocimiento de embarque puede no afectar a su validez, no obstante, a fin de obligar al porteador a expedir un conocimiento de embarque con todos los datos necesarios, se le debe imponer alguna sanción por su omisión; es decir, no se le debe reconocer el derecho, previsto en el artículo 6, a beneficiarse de una responsabilidad limitada en caso de pérdida de las mercancías [9].

Artículo 16

Párrafo 4

En la versión inglesa la palabra « *freight* » debe sustituirse por « *freightage* » por las razones ya expuestas en los comentarios al artículo 15.

Artículo 21

Párrafo 3

Debe suprimirse la última frase del párrafo 3 ya que puede dar lugar a órdenes judiciales contrapuestas de los distintos tribunales de los países contratantes. El tribunal que en primer término ejerza jurisdicción en el caso debe poder tomar medidas provisionales o cautelares.

[6] « En porteador podrá en todo momento descargar, destruir o transformar en inofensivas las mercancías peligrosas, según lo requieran las circunstancias, sin pago de indemnización por su parte, cuando se haya hecho cargo de esas mercancías sin conocimiento de su naturaleza y carácter NI DE LAS PRECAUCIONES QUE DEBAN ADOPTARSE. Cuando las mercancías peligrosas se embarquen sin que el porteador tenga conocimiento de su naturaleza o carácter NI DE LAS PRECAUCIONES QUE DEBAN ADOPTARSE, el cargador será responsable de todos los daños y gastos directa o indirectamente derivados de dicho cargamento o resultantes del mismo. » (Párrafo 2 en su forma enmendada.)

[7] « Sin embargo, si esas mercancías peligrosas, cargadas con conocimiento de su naturaleza y carácter Y DE LAS PRECAUCIONES QUE DEBAN ADOPTARSE, llegasen a constituir un peligro REAL para el buque o la carga, el porteador podrá descargarlas, destruirlas o transformarlas en inofensivas de la misma manera cuando las circunstancias lo requieran, sin pago de indemnización por su parte, a excepción de lo que se refiera a la avería gruesa, en su caso. » (Párrafo 3 en su forma enmendada.)

[8] « La firma del porteador o de una persona que actúe en su nombre; la firma puede ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico si así lo permiten las leyes o LOS USOS del país en que se expida el conocimiento de embarque; » (Párrafo 1 *j* en su forma enmendada).

[9] « La omisión en el conocimiento de embarque de uno o varios de los datos a que se refiere el presente artículo no afectará la validez del conocimiento [...], PERO PRIVARÁ AL PORTEADOR DE LOS BENEFICIOS PREVISTOS EN EL ARTÍCULO 6. » (Párrafo 3 en su forma enmendada.)

Artículo 25

Párrafo 1

Debe suprimirse este párrafo ya que sus disposiciones están en conflicto con las disposiciones del artículo 23 del proyecto de Convenio. Con respecto al transporte marítimo de mercancías de un puerto a otro en distintos Estados, las disposiciones de este Convenio se aplicarán *exclusivamente*, a fin de evitar conflictos en cuanto a la ley aplicable.

O también puede mantenerse el párrafo anterior siempre que se incluyan las palabras « que no se opongan a las disposiciones del Convenio »; el párrafo diría entonces lo siguiente :

« 1. El presente Convenio no modificará ni los derechos ni las obligaciones del porteador, el porteador efectivo y sus empleados y agentes, previstos en los convenios internacionales o en las leyes nacionales que se refieran a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a navegación marítima, SIEMPRE QUE NO SE OPONGAN A LAS DISPOSICIONES DEL PRESENTE CONVENIO. »

FINLANDIA

[*Original : inglés*]

A.—*Observaciones generales*

Las autoridades finlandesas, tras haber estudiado el proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías aprobado por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI, sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo, concluyeron que el proyecto representa una mejora considerable en la reglamentación internacional en la esfera del transporte marítimo. La estructura del proyecto de convenio, al igual que la mayoría de sus disposiciones, resultan aceptables a Finlandia y, por consiquiente, el proyecto constituirá una buena base para ulteriores deliberaciones.

El Grupo de Trabajo ha optado por la forma de un nuevo convenio. Finlandia está enteramente de acuerdo con esta decisión. Sin embargo, se subraya que sería insatisfactorio que el convenio sobre el transporte marítimo de mercancías coexistiera como un convenio paralelo a las antiguas Reglas de La Haya [1]. Por lo tanto deben tomarse medidas para que el nuevo convenio sea aceptable al mayor número de Estados posible a fin de que el nuevo convenio pueda sustituir a las Reglas de La Haya [1]. A este respecto Finlandia considera muy valiosas las soluciones de transacción que figuran en el proyecto.

B. *Observaciones sobre algunos puntos particulares*

ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL NUEVO PROYECTO DE CONVENIO

Párrafo 5 del artículo 1, y párrafo 2 del artículo 4

El ámbito de aplicación de las normas que rigen el transporte marítimo de mercancías sufrirá cambios si el proyecto se aprueba finalmente. Ante todo, se ampliará el ámbito de aplicación puesto que el proyecto incluye también casos en los que no se expide el conocimiento (párrafo 5 del artículo 1). En segundo lugar, el período de responsabilidad del porteador es más largo que antes. Desde el momento en que haya recibido las mercancías hasta el momento en que las haya entregado (párr. 2 del artículo 4). Las autoridades finlandesas consideran útiles estas dos modificaciones.

RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

Artículo 5

El cambio más importante en el proyecto en comparación con las normas actuales se refiere a la responsabilidad del porteador. Es probable que los méritos del proyecto de convenio sean juzgados a la luz de estas disposiciones. Dicho proyecto se basa en la presunción de culpa del porteador y no incluye ninguna defensa en casos de error náutico (párrafo 1 del artículo 5). El porteador responde también en caso de incendio, siempre que el demandante demuestre que medió culpa o negligencia del porteador (párr. 4 del artículo 5). De este modo, el proyecto exime al expedidor de ciertos riesgos y los transmite al porteador, lo que, al menos desde el punto de vista de un expedidor no profesional, resulta ventajoso. En su conjunto las disposiciones del proyecto parecen aceptables como una solución de transacción. Empero, las autoridades finlandesas desearían expresar su preocupación en un punto debido a la carga más gravosa que se le impone al porteador. En el transporte marítimo de mercancías de un país a otro, el expedidor normalmente contrata un seguro de carga para las mercancías. Transmitir los riesgos del expedidor al porteador significa en la práctica que el riesgo final lo soporta el seguro *P and I* del porteador y no el seguro de carga como sucede en la actualidad. Por supuesto esto puede aumentar el número de recursos de los aseguradores de la carga contra los aseguradores *P and I* pero la principal preocupación de Finlandia es que no existe una industria de seguro *P and I* en Finlandia y, de este modo, una gran parte de las primas globales de seguros en el transporte marítimo de mercancías se pagarán como consecuencia a aseguradores extranjeros.

LÍMITES DE LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

Artículo 6

Entre los diferentes sistemas de responsabilidad que figuran en el artículo 6, Finlandia preferiría la variante A debido a su sencillez. Una responsabilidad por unidad de carga puede producir resultados inesperados. Como todavía existiría una considerable necesidad de seguro marítimo, los problemas relativos a mercancías ligeras pero valiosas podían resolverse mediante un seguro y no necesitan preverse especialmente en las disposiciones relativas a la responsabilidad del porteador. De otro modo, las autoridades finlandesas consideran que los límites aceptados en Bruselas en 1968 son suficientes [2].

[1] Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, Bruselas, 25 de agosto de 1924.

[2] Artículo 2 del Protocolo para enmendar el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924. Bruselas, 23 de febrero de 1968.

No obstante, Finlandia desearía suscitar la cuestión de la unidad monetaria en la que ha de fijarse la responsabilidad para que volviera a ser examinada. En el artículo 6, la unidad es el franco oro, pero teniendo en cuenta los problemas con esta unidad monetaria tal vez fuera conveniente estudiar las posibilidades que puede tener a este respecto la sustitución del franco oro por los derechos especiales de giro (DEG) del Fondo Monetario Internacional.

TRANSPORTE DE ANIMALES VIVOS

Párrafo 4 del artículo 1 y párrafo 5 del artículo 5

Las autoridades finlandesas desean reservar su posición en lo que respecta al transporte de animales vivos. Tal vez fuera útil reconsiderar si deben incluirse en la definición de « mercancías » (párrafo 4 del artículo 1).

TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

Artículo 13

Finlandia desea señalar que según las reglamentaciones de la OCMI el cargador debe marcar siempre las mercancías peligrosas como tales. Esto puede tomarse en consideración al redactar el texto final del párrafo 1 del artículo 13.

PLAZO DE LAS RECLAMACIONES Y ACCIONES

Artículo 19

En caso de pérdida o daños aparentes a la carga, el consignatario tiene que notificar inmediatamente por escrito al porteador (párrafo 1 del artículo 19). Si las pérdidas o el daño no son aparentes, el consignatario goza de un plazo de diez días para notificar por escrito la pérdida de las mercancías o daños a las mismas (párrafo 2 del artículo 19). Las autoridades finlandesas opinan que esos plazos pueden ser insuficientes, mientras que el plazo de 21 días en el párrafo 5 del mismo artículo parece conceder protección suficiente al consignatario en caso de demora en la entrega de la carga.

JURISDICCIÓN

Artículo 21

En el artículo 21 la jurisdicción se limita a los Estados contratantes únicamente. Esto puede causar problemas sobre todo inmediatamente después de la entrada en vigor del convenio cuando el número de Estados contratantes sea relativamente pequeño. No queda muy en claro cómo se trasladará una acción de un tribunal a otro en virtud del inciso *a* del párrafo 2 del artículo 21. Las autoridades finlandesas presumen que dicho traslado no afectará a los plazos de las acciones.

FRANCIA

[*Original : francés*]

Artículo 1

a) *Párrafos 1 y 2*

Se podría simplificar la redacción del párrafo 1 tomando como referencia el Convenio de Atenas relativo al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje, de 13 de diciembre de 1974. En la definición del porteador que figura en el párrafo 1, resulta ocioso el concepto de porteador contratante, que no figura en el Convenio de Atenas. Todo lo más, se podría concebir que en el párrafo 2, en que se define el concepto de porteador efectivo, el porteador fuera denominado, por oposición al porteador efectivo, porteador contratante. Pero la mejor solución consiste, al igual que en el Convenio de Atenas, en utilizar sólo el término « porteador » :

Párrafo 1. « Por " porteador " se entenderá toda persona que por sí o por conducto de otra que actúe en su nombre haya celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con el cargador, independientemente de que el transporte sea realizado por el porteador o por un porteador efectivo. »

Párrafo 2. « Por " porteador efectivo " se entenderá toda persona a quien el porteador haya encomendado la realización de la totalidad o de parte del contrato de transporte de mercancías. »

b) *Párrafo 3*

La definición de consignatario debe completarse ya que es demasiado imprecisa; en efecto, no se sabe en virtud de qué o a título de qué se autoriza a una persona a recibir las mercancías. El texto que se propone a continuación se basa en precisiones que figuran en la legislación francesa (artículo 49 del decreto 66-1078, de 31 de diciembre de 1966, sobre los contratos de fletamento y de transporte marítimo) :

Párrafo 3. « Por " consignatario " se entenderá la persona autorizada para recibir las mercancías en virtud del contrato de transporte; será la persona cuyo nombre figure en el conocimiento de embarque nominal, la que a la llegada presente el conocimiento de embarque cuando éste sea el portador o el último endosatario de un conocimiento a la orden. »

c) *Párrafo 5*

Parece necesario completar la definición del contrato de transporte que sólo se refiere al cargador y al porteador. El consignatario debe poder invocar el contrato de transporte del que no es parte pues, de otro modo, cuando faltara un conocimiento de embarque, que es el título representativo de la mercancía, el consignatario no podría ejercitar los derechos del cargador, salvo invocar, si puede, disposiciones de una legislación nacional que reconociera ese derecho y cuya aplicabilidad se hubiera aceptado; ahora bien, no todas las legislaciones nacionales contienen disposiciones de ese tipo o no siempre existe un mecanismo jurídico como la estipulación para otro que reconozca al consignatario la posibilidad de ejercitar los derechos del cargador. Para evitar tener que recurrir a las legislaciones nacionales, conviene que, desde el momento en que en el convenio internacional figura una definición del contrato de transporte que da fundamanto jurídico a los derechos del cargador y del porteador, se precise que el consignatario tiene los mismos derechos; la precisión es necesaria cuando no exista conocimiento de embarque. Además, conviene también precisar que, en virtud del contrato de transporte, el porteador adquiere el derecho de ejercer contra el consignatario las acciones a

que da origen el contrato, en particular la relativa al pago del flete. Por ello, la definición del proyecto debería completarse como sigue :

Párrafo 5. « ... En virtud de este contrato, el consignatario podrá ejercer los derechos del cargador y estar sujeto a sus obligaciones. »

Artículo 2

a) *Párrafo 1*

Resultaría más elegante en francés suprimir los « *ou* » del final de cada párrafo, que es una traducción literal de la versión inglesa, y añadir, antes de la enumeración, un « *soit* » (... « *lorsque, soit :* »).

b) *Párrafo 4*

Su redacción hace temer que, mediante un endoso a favor de un mandatario del fletador, se consideren inaplicables las disposiciones del contrato de fletamento una vez que se haya expedido un conocimiento de embarque; el titular del conocimiento no debe ser el fletador o uno de sus representantes. En consecuencia, es preferible sustituir la expresión « titular del conocimiento » por la de « tercero de buena fe ».

Artículo 5

Párrafo 4

Esta disposición para casos de incendio es la única que ha permanecido de los 17 casos de exoneración previstos en el párrafo 2 del artículo 4 del Convenio de 1924 que se suprimieron en el proyecto de la CNUDMI. No es satisfactoria y constituye una ruptura en el nuevo régimen de responsabilidad que se basa en la presunción general de falta respecto del porteador; no tiene equivalente en los otros convenios internacionales sobre el transporte. El sistema propuesto es decididamente desfavorable para el cargador, el cual se verá en la imposibilidad práctica de probar la falta o negligencia del porteador o de sus empleados o mandatarios.

En realidad, esta disposición es consecuencia de una transacción política y, desde un punto de vista estrictamente jurídico, no está justificada y debería suprimirse.

Podría buscarse una transacción más justa partiendo de la misma base pero que impusiera al porteador la obligación de probar que el buque estaba dotado de los medios adecuados para prevenir el incendio y que se tomaron todas las medidas posibles para evitarlo o limitar sus consecuencias. El texto de este párrafo podría ser el siguiente :

Párrafo 4. « El porteador no será responsable en caso de incendio si demuestra que el buque estaba dotado de los medios adecuados para prevenirlo y que, en el momento del incendio, sus empleados o agentes tomaron todas las medidas razonables para evitarlo o limitar sus consecuencias, a menos que el demandante pruebe la falta o negligencia del porteador, sus agentes o empleados. »

Artículo 6

El doble sistema de limitación por bulto o unidad o por peso, análogo al previsto en el Protocolo de 1968, parece más satisfactorio que el sistema de cálculo de los límites de la responsabilidad por peso únicamente (variante A y B). En este sistema, parece preferible mantener una limitación especial en caso de demora en la entrega, calculada sobre la cuantía del flete, a calcular los límites de la responsabilidad por demora de la misma manera que en caso de pérdida o daños (variante C). Por lo tanto, se podría mantener la *variante D* junto con la *opción X*; deben descartarse por una parte la opción Y, que en materia de responsabilidad por demora fija una suma definida de la responsabilidad por pérdida o daños, pero variable según se trate de la limitación por bulto o por peso, y por otra parte la variante E que, aun manteniendo el doble sistema, prevé que la limitación de la responsabilidad por bulto o unidad no se aplique cuando se utilice para agrupar mercancías un contenedor o una paleta. Por el contrario, la variante D mantiene la disposición del Protocolo de 1968 según la cual, a estos efectos, todo bulto o unidad enumerado en el conocimiento se considerará como un bulto o una unidad.

Sin embargo, si una majoría clara se pronunciara en favor del sistema de cálculo de los límites de la responsabilidad basado en el peso únicamente, que es el previsto en los demás convenios internacionales en materia de transporte, no habría grandes inconvenientes para adherirse a él. La preferencia mostrada por el doble sistema sólo respondía a un deseo de respetar la solución de transacción prevista en el Protocolo de 1968 entre el sistema actual del Convenio de 1924 con arreglo al cual la limitación sólo se calcula por bulto o unidad y el sistema de cálculo por peso utilizado en las otras formas de transporte. Si se aceptara este sistema de cálculo que sólo tiene en cuenta el peso, habría que mantener la *variante B*, ya que en ella se prevé una limitación especial en caso de demora, calculada sobre la suma del flete (o el doble de éste).

Artículo 7

Desde el punto de vista de la redacción, debe suprimirse la « *d'* » que va antes de « *un retard à la livraison* » de la tercera línea del párrafo 1 del actual texto en francés.

Artículo 8

El proyecto descarta la limitación de la responsabilidad en caso de falta intencional o de falta inexcusable del porteador, en el último caso como resultado de una acción imprudente y con conocimiento de que probablemente se producirían daños. El criterio de la falta, tomado del Protocolo de La Haya de 1955 por el que se modificaba el Convenio de Varsovia en materia de transporte aéreo y que tiende a generalizarse en otros convenios internacionales de transporte, no plantea problemas. Mientras que el Convenio de 1924 no contiene ninguna disposición sobre la materia, el Protocolo de 1968 en materia de conocimiento prevé el caso de la falta intencional o inexcusable del empleado, pero sólo en los casos en que se pone en duda la responsabilidad de éste; no se ha previsto el caso de la misma falta cometida por el porteador. En el presente proyecto, se vuelve a tomar la misma disposición y además se mantiene la misma falta cometida por el propio porteador, cuyo efecto es descartar el derecho a beneficiarse de la limitación de la responsabilidad. Por el contrario, no se prevé,

como en derecho aéreo, que el porteador no pueda beneficiarse de la limitación de la responsabilidad en caso de falta intencional o inexcusable cometida por él mismo o sus empleados.

Debido a la inexistencia de tal precisión, que parece fundamental, la falta del porteador, sea intencional o inexcusable, será puramente teórica. En efecto, según el sistema previsto en el proyecto, si se probara la comisión de una falta de ese tipo, se podría establecer la responsabilidad del empleado, el cual no podría invocar el derecho a beneficiarse de la limitación; por otra parte, en esa eventualidad el porteador sería sin duda responsable de la falta cometida por su empleado, pero podría beneficiarse él mismo de la limitación de la responsabilidad. Dicha situación no es satisfactoria y se propone enmendarla añadiendo la siguiente disposición tomada del derecho aéreo :

Añádase después de la palabra « porteador » : « o sus empleados que actúen en el ejercicio de sus funciones ».

Artículo 10

a) *Artículo en su conjunto*

De conformidad con el comentario al artículo 1 en relación con la definición del término « porteador », conviene suprimir la palabra « contratante » en el presente artículo así como en el título del mismo.

b) *Párrafo 3*

La disposición contenida en este párrafo suscita reservas; en efecto, todo acuerdo concertado entre el cargador y el porteador en virtud del cual se impongan obligaciones no previstas por el Convenio o aumente la responsabilidad del porteador debe conservar su validez aun cuando el transporte lo efectúe un porteador efectivo. Se podría pensar que este último está obligado con respecto al cargador por los compromisos contraídos por el porteador, que debe ponerlos en conocimiento suyo pidiéndole que asegure el transporte; si no lo hubiera hecho, el porteador efectivo seguiría estando obligado con respecto al cargador pero podría iniciar un recurso contra el porteador. En efecto, el cargador concluyó el contrato de transporte con el porteador, el cual podría desembarazarse con toda facilidad de las obligaciones contraídas que excedieran las previstas en el Convenio haciendo ejecutar el transporte a un porteador efectivo que no aceptara expresamente cumplir esas obligaciones. Dicha solución, aunque serviría para proteger de manera eficaz al cargador, sería rigurosa para el porteador efectivo.

En consecuencia, cuando el porteador efectivo no aceptara cumplir las obligaciones suplementarias contraídas por el porteador, se podría prever de manera expresa que este último siguiera siendo directamente responsable del cumplimiento de esas obligaciones con respecto al cargador, sin que en ese caso se pudiera invocar el derecho a beneficiarse de la limitación de la responsabilidad.

A este respecto, se debería añadir la frase siguiente en el párrafo 3 :

« ... No obstante, seguirán afectando al porteador las obligaciones o la renuncia de derechos producto de dicho acuerdo especial cuyo incumplimiento se considerará como una acción y omisión del porteador en virtud del artículo 8. »

Artículo 11

a) *Artículo en su conjunto*

Es aplicable el mismo comentario hecho al artículo precedente en lo que se refiere a la supresión de la palabra « contratante ».

b) *Párrafo 2*

Además, la disposición contenida en el párrafo 2 es totalmente inaceptable. Al permitir exonerarse al porteador de su responsabilidad por los daños causados durante la parte del transporte efectuada por el porteador efectivo, esta disposición está en contradicción con el artículo 10, que estipula que el porteador es responsable de la totalidad del transporte cuando encarga de la ejecución de parte del mismo a un porteador efectivo. Esta norma de principio pierde todo su interés desde el momento en que puede ser negada por una estipulación en contrario del porteador, que va en detrimento del cargador.

Esta disposición figuraba primero en el proyecto de variante y fue aprobada en el séptimo período de sesiones del Grupo de Trabajo. Parece necesario que, si se desea que la norma contenida en el artículo 10 conserve todo su valor, se suprima el párrafo 2 de este artículo.

Artículo 14

Artículo en su conjunto

Es aplicable la misma observación hecha anteriormente con respecto a la supresión de la palabra « contratante ».

Artículo 15

Párrafo 1 k

Observación referente a la redacción : En el apartado *k* del texto francés debe suprimirse la conjunción « *et* »; como se trata de una enumeración por rubros, es totalmente inútil.

Artículo 16

Párrafo 3

En primer término, parece inútil la mención que se hace en el párrafo 3 de « incluido un consignatario »; en efecto, poco importa que el tercero sea o no el último endosatario, cuando se trata de un conocimiento a la orden, o el porteador que reclamará la entrega de las mercancías si se trata de un conocimiento al porteador. Por otra parte, dicha mención es excesiva cuando se trata de un conocimiento de embarque nominativo ya que, salvo el caso en que se transmite a un banquero, que es un tercero, con el fin de obtener un crédito documentado, dicho conocimiento no es transferible a otra persona para que se haga cargo de las mercancías, y no se podría considerar al consignatario que figura en el conocimiento de embarque como tercera parte en el contrato de transporte, ya que puede prevalerse y ejercitar los derechos del cargador; si en el momento de la entrega, las mercancías no se

encuentran en el estado descrito en el conocimiento de embarque, debe formular sus reservas y hacer constar el estado en que se encuentran las mercancías. Si el porteador presenta prueba en contrario, le quedará el recurso de ejercitar una acción contra el cargador si éste es el vendedor de las mercancías en virtud del contrato de compraventa. Por el contrario, considerar como tercero al consignatario, que es parte en el contrato de transporte ya que puede ejercitar los derechos del cargador y puede invocar dicho contrato frente al porteador, no haría sino facilitar los fraudes e incluso acabaría por hacer responsable al porteador ante el propio cargador cuando éste fuera al mismo tiempo el consignatario de las mercancías, sin que además existiera la posibilidad de presentar prueba en contrario.

Por lo tanto, sería preferible mantener la formulación más clásica y de efectos más limitados tendiente a proteger sólo a los terceros en el contrato de transporte, que es la del artículo 1 del Protocolo de 1968, que modifica el párrafo 4 del artículo 3 del Convenio de 1924 : « Sin embargo, no será admisible la prueba en contrario cuando el conocimiento haya sido transferido a un tercero de buena fe ».

Artículo 17

Párrafos 2, 3 y 4

Desde un punto de vista estrictamente de redacción, en la primera línea del párrafo 2 del texto francés debe suprimirse la preposición « *de* » que precede a la palabra « *convention* ».

Por las razones expuestas en relación con el párrafo 3 del artículo 16, deben suprimirse las palabras « incluido un consignatario » en los párrafos 2, 3 y 4.

Artículo 19

Párrafo 1

Deberían suprimirse las palabras « en su caso » de la última línea del párrafo 1 ya que no se puede tratar del caso de un documento de transporte porque dicho documento debe existir; de no ser así, no se podría hacer valer alegación alguna sobre el estado de las mercancías en el momento en que el porteador se hiciera cargo de ellas.

Artículo 20

Párrafo 1

Parece conveniente mantener el plazo de un año previsto en el Convenio actual; no ha suscitado problemas especiales. De esa manera, se evita que pese demasiado tiempo el riesgo de un contencioso sobre el porteador.

Artículo 23

Párrafo 1

Sería preferible referirse a « cualquier documento de transporte » después de haber citado el conocimiento, pues al referirse, como hace el proyecto, a « cualquier otro documento que acredite el contrato » hay una repetición inútil con respecto al contrato de transporte que figura al principio de la enumeración; por el contrario, « cualquier otro documento de transporte » se refiere al caso en que no se ha expedido conocimiento.

Artículo 25

Párrafo 2

Idéntica observación que la hecha respecto del párrafo 1 del artículo 2; sustitúyase la palabra « *ou* » que figura al final del apartado *a* del texto francés, que procede de la versión inglesa, y añádase antes de la enumeración un « *soit* » (« ... *de ce dommage, soit : ...* »).

HUNGRÍA

[*Original : ruso*]

El proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, preparado por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre reglamentación internacional del transporte, constituye en general un adelanto importante en la unificación del derecho mercantil internacional, particularmente en vista de que, en lugar de la reglamentación incompleta y en cierta medida unilateral, que había anteriormente, trata de establecer una reglamentación actualizada del derecho internacional que satisfaga las necesidades actuales del comercio internacional y se basa en un compromiso equilibrado entre los intereses de las partes interesadas, es decir, porteadores y cargadores. El proyecto establece una regulación de nivel más alto que el anterior, refleja esencialmente nuevas soluciones y enfoques a las diversas cuestiones conexas y se ajusta más a otras normas internacionales relativas al transporte de mercancías. Por lo tanto, en general acogemos favorablemente el proyecto.

CAPÍTULO I

Artículos 1 y 2

Con respecto al capítulo I del proyecto (Disposiciones generales), consideramos significativo que el ámbito de aplicación del convenio se defina de manera precisa y sea más amplio que en la Convención de Bruselas de 1924 [1]. Coincidimos en que el Convenio, de conformidad con el proyecto y los criterios por él establecidos, debe aplicarse a los contratos para el transporte de mercancías y no sólo a los conocimientos de embarque o a los contratos confirmados por conocimientos de embarque. Estamos de acuerdo con la ampliación del convenio mediante los cinco criterios posibles que se establecen en el párrafo 1 del artículo 2, ya que en esa forma se trata la cuestión de manera inequívoca y, además, representa un adelanto importante hacia la universalidad.

CAPÍTULO II

El capítulo II se refiere a las cuestiones relativas a la responsabilidad del porteador.

Artículo 4

Al respecto consideramos importante que, de conformidad con otros acuerdos internacionales sobre el transporte de mercancías, el proyecto defina el período de

[1] Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, Bruselas, 25 de agosto de 1924.

transporte en el sentido de que éste se extiende desde el momento en que el porteador haya recibido las mercancías hasta el momento en que las haya entregado. Así pues, el proyecto abandona el enfoque adoptado por el Convenio de Bruselas, que afecta seriamente los intereses del cargador y ha merecido muchas críticas. El Convenio de Bruselas establece que el período de transporte comprende el tiempo transcurrido desde la carga de las mercancías a bordo del buque hasta su descarga del mismo.

Artículo 5

A nuestro juicio, es muy importante que la cuestión de la responsabilidad del porteador se haya resuelto sobre la base de una distribución razonable y equitativa del riesgo entre las partes interesadas. La responsabilidad, que se basa en la culpa, está acompañada de un procedimiento de presentación de pruebas que es el enfoque más adecuado en el momento actual. Por supuesto la práctica judicial de diversos países determinará en diferentes formas el nivel de prevención prescrito, como ocurrió en relación con el Convenio Internacional de Varsovia sobre el Transporte Aéreo [2]. El Convenio de Varsovia trata la cuestión de manera similar. El aspecto positivo de la limitación de la responsabilidad se refleja en el hecho de que todas las variantes indican el límite en unidades de peso (kilogramos) y fijan la cantidad que se debe pagar en francos Poincaré, lo que, a diferencia del sistema vigente, elimina el papel desempeñado por la inflación para reducir la responsabilidad.

Al mismo tiempo, convendría simplificar el párrafo 5 del artículo 5. Se propone que se mantenga la primera oración y se suprima la siguiente.

Artículo 6

Entre las variantes presentadas para el artículo 6, consideramos apropiadas las variantes A y C, pues establecen una norma única sobre la limitación de la responsabilidad del porteador en caso de pérdida, daños o demora en la entrega. Sin embargo, estimamos inaconsejable adoptar una posición definitiva antes de que se determine la cantidad que en cada variante representará el límite máximo del pago requerido. Al mismo tiempo, consideramos que debería incluirse en el proyecto una disposición relativa a la declaración de valor, como se hizo en el Protocolo de Bruselas de 1968 [3].

Tropezamos con algunas dificultades para evaluar el sistema de responsabilidad establecido en el proyecto, debido a que en el momento actual los límites de la responsabilidad se indican solamente bajo la forma de variantes. Si se aprueba una limitación basada en unidades de carga, será necesario indicar el contenido del contenedor, pues en determinados casos el valor de las unidades de carga agrupadas en un contenedor podría ser considerable. Sin embargo, si se adopta una limitación de la responsabilidad basada en kilogramos, este problema no surgirá.

[2] Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional. Varsovia, 12 de octubre de 1929.

[3] Protocolo para enmendar el Convenio Internacional para la Unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, Bruselas, 23 de febrero de 1968.

Artículo 8

Parece aconsejable ampliar la norma que se establece en la primera oración del artículo 8 para impedir que el porteador invoque la limitación de responsabilidad prevista en el artículo 6, aun en los casos en que sus empleados o agentes hubieran cometido los actos a que se hace referencia en dicha oración. El porteador actúa normalmente por conducto de sus empleados o agentes, y la solución adoptada en el artículo 8 —teniendo en cuenta asimismo la segunda oración— da al cargador muy poca protección real en el caso de que ocurran daños en la forma prevista en ese artículo.

Artículo 9

El párrafo 1 del artículo 9 dispone que podrán transportarse mercaderías sobre cubierta solamente cuando ello sea conforme a los usos del comercio de que se trate. Tal vez sería aconsejable definir el término « usos » en forma más precisa, ya que podría ser objeto de interpretaciones divergentes en el futuro. (El término más a menudo utilizado en la literatura sobre el tema, con referencia al transporte sobre cubierta, es « costumbre obligatoria ».) Parecería conveniente aclarar las repercusiones del texto.

No está bien claro cómo se ha de interpretar el párrafo 3 del artículo 9. Si la interpretación correcta es que el porteador no responde de los daños que resulten exclusivamente del transporte sobre cubierta, entonces el artículo es unilateral y carece de justificación.

Artículos 10 y 11

Estamos de acuerdo con las definiciones de los términos « porteador contratante » y « porteador efectivo » y con la forma en que se distinguen los dos. También aprobamos las disposiciones del artículo 10. El párrafo 2 del artículo 11 parece estar en pugna con el párrafo 1 del artículo 10 y por lo tanto proponemos que se suprima.

CAPÍTULO IV

Artículo 17

Los párrafos 2, 3 y 4 del artículo 17 (capítulo IV del proyecto), que se refieren a las cartas de garantía y a sus efectos jurídicos, pueden generar una práctica que suscite controversias. A nuestro juicio, el proyecto solamente establece la norma —en vigor en todas las legislaciones— de que el fraude produce la nulidad, y desde ese punto de vista el texto es correcto. Sin embargo, el proyecto no puede excluir el derecho del cargador que está garantizado por otras normas internacionales a fin de asegurar que el porteador emita un « conocimiento de embarque limpio ». Por lo tanto se propone que se suprimam los párrafos 2, 3 y 4.

Artículo 20

Con respecto a la prescripción de las acciones que se establece en el párrafo 1 del artículo 20, preferimos un plazo de dos años, particularmente porque la práctica actual establece un plazo de un año que puede prorrogarse. Como la legislación de los diversos países difiere

con respecto a la naturaleza jurídica o a la posibilidad de una prórroga de dicho plazo y también acerca de los tipos de prórroga, la práctica internacional no es uniforme y presenta riesgos para ambas partes. Un plazo de dos años se ajustaría a la solución adoptada en el mencionado Convenio de Varsovia, y debe recordarse que el transporte marítimo de mercancías, desde ese punto de vista (la distancia geográfica, la posibilidad de reclamación), es similar al transporte aéreo de mercancías.

JAPÓN

[*Original : inglés*]

Observaciones generales

El proyecto de convenio preparado por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI ha introducido varias ideas nuevas en la esfera del transporte marítimo de mercancías. Seguramente las disposiciones que se basen en estas innovaciones entrañarán cambios no sólo en la legislación y la práctica en materia de transporte marítimo, sino también en otras esferas relacionadas con éste; de esta forma, el proyecto ejercerá gran influencia en el comercio internacional. El Gobierno del Japón estima difícil formular observaciones acerca del proyecto, teniendo en cuenta los intereses de las diversas partes. Estas observaciones del Gobierno del Japón tienen carácter provisional y había que efectuar un nuevo examen antes del noveno período de sesiones de la CNUDMI.

Artículo 1 (Definiciones)

Párrafo 4

Según la definición de « mercancías » que figura en el párrafo 4, se incluyen en este concepto para los efectos del transporte los contenedores, paletas u otra unidad de transporte similar proporcionada por el cargador. Ahora bien, esta definición no es práctica ni se atiene a la costumbre mercantil. Sería conveniente suprimir la segunda frase de este párrafo o, en caso de mantenerla, modificar su redacción a fin de indicar que el concepto de « mercancías » incluye una unidad de transporte para uso múltiple.

Habría que suprimir en el mismo párrafo las frases « o cuando están embaladas » y « o embalaje », dado que normalmente los materiales de embalaje no son duraderos, y los daños que sufren no entrañan necesariamente un daño a las mercancías embaladas. Al parecer, bastaría con dejar entregada la cuestión a la decisión judicial en cada caso concreto.

Artículo 2 (Ambito de aplicación)

1) El ámbito de aplicación del presente proyecto de convenio es más amplio que el del Convenio de Bruselas de 1924 [1] y el del Protocolo de 1968 [2]. En consecuencia, cuando estos convenios entren en vigor, se suscitarán conflictos de aplicación de los convenios entre los Estados contratantes de uno o más de ellos. Habría que evitar o prevenir estos conflictos mediante disposiciones de carácter técnico en las cláusulas finales de un nuevo convenio.

2) Como algunos de los denominados « contratos por cantidad » son de naturaleza similar a los contratos de fletamento, deberían ser objeto del mismo trato que éstos. Tal vez convenga incluir en el párrafo 4 una disposición en ese sentido en relación con algunos tipos de contratos por cantidad.

3) Además, sería útil y práctico establecer una excepción a la aplicación del proyecto de convenio cuando no se haya expedido el conocimiento de embarque y el porteador y el cargador hayan convenido expresamente en que el convenio no sea aplicable al contrato.

Artículo 5 (Disposiciones generales)

Párrafo 1

1) En principio, el Gobierno del Japón no se opone a la adopción del sistema de responsabilidad del porteador previsto en el párrafo 1 de este artículo del proyecto, ni a la abolición de la larga lista de cláusulas de exención que figura en el párrafo 2 del artículo 4 del Convenio de Bruselas. Sin embargo, aún subsiste la naturaleza especial de los « peligros, daños o accidentes de mar » y existe una tendencia al aumento de los daños causados por éstos; en todo caso la tecnología para prevenir estos daños está todavía en elaboración.

Disposiciones como las del párrafo 1 causarán un número mucho mayor de controversias y demandas por indemnización de perjuicios derivados del transporte marítimo, e impondrán al porteador pesadas cargas tanto en materia de litigios como de navegación. El cambio más fundamental consiste en que, al extender la responsabilidad del porteador, se aumentarán los fletes a causa del mayor costo del seguro de riesgo, que es más oneroso que el seguro de la carga, y estos desembolsos se trasladarán a los cargadores y consumidores. Indudablemente, esta innovación repercutirá decisivamente en la práctica actual del transporte marítimo y en el sistema del seguro marítimo y, a la postre, los consumidores soportarán el mayor costo de las mercancías, inclusive costos innecesarios por concepto de seguro de riesgo y otros cargos y gastos.

Por ello, la política que se siguió a este respecto en el proyecto de convenio debe ser objeto de un detenido estudio en el próximo período de sesiones de la CNUDMI, habida cuenta de la conveniencia de mantener el costo total del transporte a un nivel razonablemente bajo.

Párrafo 3

2) En relación con el párrafo 3, convendría agregar una disposición que dejara en claro que cuando el titular de la acción considere perdida la cosa, de conformidad con esta disposición, deberá proporcionar al porteador toda la asistencia necesaria para disponer de la cosa o para venderla a un precio o en condiciones razonables

[1] Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, Bruselas, 25 de agosto de 1924.

[2] Protocolo por el que se modifica el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, Bruselas, 23 de febrero de 1968.

Artículo 6 (Límites de la responsabilidad)

Variante B

La variante B es preferible, dado el carácter simple y práctico de un sistema único de limitación sobre la base del peso. Además, en lo que respecta a mercancías valiosas y de poco peso, convendría adoptar un sistema basado en su valor declarado, como se prevé en el párrafo 5 del artículo 4 del Convenio de Bruselas, según el cual no habrá responsabilidad «... 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» [3].

Variante E

Otra variante adecuada sería la E.

Párrafos aplicables a todas las variantes

En relación con el párrafo 3, será necesario incluir una disposición que establezca claramente la fórmula para la conversión del patrón internacional en monedas nacionales.

Artículo 9 (Carga sobre cubierta)

Sería conveniente incluir una disposición según la cual, cuando de conformidad con el párrafo 1 la mercancía fuera transportada adecuadamente sobre cubierta, el porteador quedaría exento de su responsabilidad por pérdidas, daños o demora en la entrega como consecuencia de los riesgos especiales propios de ese tipo de transporte, En este caso, el porteador deberá probar que la pérdida, el daño o la demora en la entrega son atribuibles a esos riesgos.

Artículo 12 (Norma general)

Sería necesario incluir en este artículo una disposición complementaria en el sentido de que el cargador será responsable por las pérdidas, los daños o los gastos que sufra el porteador por el hecho de que el consignatario no haya recibido las mercancías en un plazo razonable. Con ello se resolverán los problemas a que puede hacer frente el porteador, como, por ejemplo, los gastos de almacenamiento.

Artículo 15 (Contenido del conocimiento de embarque)

Párrafos 1 y 3

No hay una razón que justifique una lista tan larga de datos en el conocimiento de embarque como la que figura en el párrafo 1. La relación entre los párrafos 1 y 3 no está totalmente clara.

Sería suficiente dejar entregada a la práctica mercantil la cuestión de los datos que deben figurar en un conocimiento de embarque.

[3] El inciso pertinente del párrafo 5 del artículo 4 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 ».

Artículo 16 (Conocimiento de embarque : reservas y valor probatorio)

Párrafo 4

Resulta defícil encontrar una justificación para el párrafo 4, por lo que habría que suprimirlo.

Artículo 17 (Garantías por parte del cargador)

Párrafos 3 y 4

Los párrafos 3 y 4 no están en consonancia con la antigua práctica mercantil de la « carta de indemnización», y ocasionarán problemas a los cargadores al tratar de obtener financiación para las exportaciones e importaciones. Por lo tanto, habría que suprimir estos párrafos.

Artículo 20 (Prescripción de las acciones)

Párrafo 1

1) Sería preferible fijar un plazo de prescripción de un año.

2) Convendría indicar que el plazo de prescripción previsto en el párrafo 1 abarca también la responsabilidad en el caso en que el porteador, actuando de buena fe, entrega erróneamente la mercancía a cambio de una nota de garantía expedida por un banco.

Artículo 21 (Jurisdicción)

Conviene incluir en este párrafo una disposición en el sentido de que el tribunal tendrá jurisdicción respecto de uno de los lugares mencionados en el citado artículo de conformidad con las normas del derecho interno.

Esta enmienda obedece al propósito de impedir que el demandante incoe una acción en un lugar (Alaska) distante de aquel a que se refieren los elementos del contrato de transporte (Nueva York, por ejemplo) en el mismo Estado contratante.

Artículo 23 (Estipulaciones contractuales)

Párrafos 3 y 4

La disposicion que figura en el párrafo 3 es innecesaria.

La disposición prevista en el párrafo 4 en relación con la omisión de la cláusula a que se hace referencia en el párrafo 3 no tendrá sentido alguno en la práctica. A este respecto, habría que suprimir los párrafos 3 y 4.

Artículo 24 (Avería gruesa)

Habría que examinar detenidamente la segunda frase de este artículo del proyecto, en relación con el párrafo 1 del artículo 5. Estas disposiciones socavarán las bases de la avería gruesa, pues permiten al consignatario reclamar del porteador su contribución a la avería gruesa cuando ésta se produzca como consecuencia de un error náutico.

MÉXICO

[*Original : español*]

Artículo 1

Dar una definición legal del cargador, que aunque no es estrictamente necesaria, se justificaría por el hecho de

que el artículo 1 del proyecto de Convenio contiene definiciones de las otras partes contratantes del contrato de transporte, o sea, del porteador y del consignatario. La definición que podría darse del cargador, y que se incluiría en dicho artículo 1, podría ser la siguiente :

« Por cargador se entenderá toda persona que por sí o por cuenta de otra celebre un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador. »

Artículo 5, párrafo 4

El contenido del párrafo 4 del artículo 5 del Convenio es inconveniente, por lo que propondría su supresión. Dicho párrafo se refiere a la responsabilidad del porteador en caso de incendio en o de la nave, pero dicha responsabilidad está condicionada a que « el demandante demuestre que el incendio se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus auxiliares o agentes ».

Ahora bien, el Gobierno de México cree que el imponer la prueba al actor o demandante sea excesivo, y que en la práctica pueda resultar la imposibilidad de que se pruebe la culpa o negligencia del porteador o de sus auxiliares o agentes. Esto, con mayor razón, cuando el incendio tiene lugar en alta mar, sin que el cargador o el consignatario puedan verificar las causas del siniestro, ni evitar ni reducir sus consecuencias. Por esta razón, para el caso de incendio como para cualquier otro evento, debe regir el principio general establecido en el párrafo 1 del mismo artículo 5, o sea, que « el porteador será responsable de los perjuicios que resulten de la pérdida o el daño de las mercaderías ... si el hecho que causó la pérdida o el daño ... se produjo cuando las mercancías estaban a su cargo ... *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 ».

Artículo 6

Por lo que toca al artículo 6, cinco opciones se ponen a la consideración de los Estados miembros por la Comisión que intervino en la formulación del proyecto de Convenio. Dichas opciones se refieren al punto básico de los límites de la responsabilidad del porteador.

Después de examinar y meditar cada una de estas variantes, el Gobierno de México cree que la más aconsejable es la que se indica con la letra E, tanto por ser completa (en relación, sobre todo, con la variante A) y referirse a distintos criterios para la valorización del daño (peso, bultos, unidades de carga), como por referirse también a distintos supuestos de transporte, sin implicaciones como las que se derivan de las variantes C, en cuanto al cálculo para fijar las responsabilidades que se derivan de las variantes C y D.

Artículo 15, párrafo 1

En el artículo 15, párrafo 1, el Gobierno de México sugiere adicionar un inciso *m* en el que se indique que cuando las mercancías viajan sobre cubierta, tal cosa debe establecerse en el texto del conocimiento de embarque. Esta adición es importante, porque el régimen del transporte en cubierta, de mercancías, es especial en el Convenio, como se desprende del artículo 9.

Artículo 20, párrafo 1

En el artículo 20, párrafo 1, se sugieren dos plazos de prescripción para que el porteador quede exonerado de responsabilidad, de uno y de dos años. A pesar de que la tradición del derecho marítimo pueda llevar a aceptar el plazo más breve de un año, el Gobierno de México cree que los intereses de México, que no tiene una gran flota marítima, y consecuentemente, que no tiene razón especial de limitar la responsabilidad de los porteadores extranjeros, estaría mejor protegido de establecerse un plazo de dos años. Consecuentemente, este es el que el Gobierno de México sugiere que se contenga como plazo de prescripción en el mencionado artículo 20, párrafo 1.

NÍGER

[*Original : francés*]

El Convenio considerado en su conjunto

Cabe señalar que el conjunto de las disposiciones del presente Convenio no ha suscitado observaciones por parte del Gobierno, lo que, de manera general, significa que el proyecto de convenio ha merecido su aceptación.

Artículo 1, párrafo 4

Aunque se observa una evolución en el contenido del término « contenedor » con respecto a la definición normalmente aceptada, habría sido conveniente que el Grupo de Trabajo establecido por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, en caso de que confirmara la definición que en adelante sería la única válida en el plano internacional, fijara las normas de la facturación del precio del transporte de mercancías por contenedor. Por ejemplo, el Níger sigue pagando el peso de las cajas vacías, el cual puede ascender a una o varias toneladas, porque los porteadores por ferrocarril o por carretera consideran el contenedor como un embalaje.

A este respecto, conviene recordar que en el seminario de la CEPA celebrado en Addis Abeba sobre estadísticas de comercio exterior, ya se afirmó que las organizaciones internacionales consideraron oportuno, en otras ocasiones, decidir de manera perentoria que el contenedor es un medio de transporte y no un embalaje. Sin embargo, en el uso corriente se tiende a considerar esa unidad de transporte más bien como un embalaje.

Artículo 6

Por lo que se refiere a las distintas variantes del artículo 6 sobre los límites de la responsabilidad del porteador, el Níger es partidario de que se mantenga la variante que hace referencia al problema de los contenedores, cuestión ésta importante para un país sin litoral.

Artículo 20, párrafo 1

Por último, por lo que se refiere al plazo de prescripción, el Níger manifiesta su preferencia por el plazo de dos años.

NIGERIA

[*Original : inglés*]

Artículo 5

Párrafo 3

El plazo de 60 días dentro del cual podrán considerarse perdidas las mercancías debe ampliarse a 90 días.

Párrafo 4

El párrafo requiere que el demandante demuestre que el incendio se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus auxiliares o agentes. Se estima que el demandante tendría dificultades para demostrar la negligencia de parte del porteador, sus auxiliares o agentes por cuanto no está presente a bordo durante el tránsito. En consecuencia, se considera que sería mejor que el peso de la prueba correspondiera al porteador, sus auxiliares o agentes, quienes deberían demostrar que han ejercido el debido cuidado y no han sido negligentes en el cumplimiento de su obligación.

Artículo 6

Es demasiado pronto para decidir la variante que habrá de apoyarse porque las fórmulas de cálculo son más bien complicadas y pueden no comprenderse fácilmente mientras no se estudien detenidamente mediante el intercambio de opiniones en una conferencia futura. Entretanto, reservamos nuestra posición sobre este punto.

Artículo 20

Se prefiere un plazo de prescripción de dos años tratándose de procedimientos arbitrales.

NORUEGA

[*Original : inglés*]

Observaciones generales

El Gobierno de Noruega opina que el proyecto de Convenio constituirá una base adecuada para la concreción de un nuevo tratado internacional sobre el transporte marítimo de mercancías. En muchos aspectos, las disposiciones propuestas significan un adelanto con respecto a las normas internacionales vigentes en esta materia, y el Gobierno de Noruega está dispuesto a apoyar en su conjunto la estructura del proyecto de convenio, así como la mayoría de sus disposiciones.

El Grupo de Trabajo ha propuesto un nuevo convenio en lugar de introducir enmiendas en las Reglas de La Haya existentes, y el Gobierno de Noruega apoya esa propuesta. Desea subrayar que considera muy importante que el nuevo convenio tenga la aceptación del mayor número posible de Estados a fin de sustituir a las normas internacionales ya existentes. A ese respecto, se considera que el proyecto de convenio representa una solución general que debe merecer amplio apoyo internacional como transacción aceptable entre las opiniones divergentes sobre la regulación internacional de la materia.

Artículo 6

I. El Grupo de Trabajo no ha podido encontrar una solución común para el cálculo de los *límites de la responsabilidad.* De los distintos sistemas propuestos en el artículo 6, el Gobierno noruego prefiere la *variante A.* Las razones para ello se han expresado ya en la propuesta de Noruega al cuestionario de 18 de julio de 1972 (LE 133 5) [1], que decía lo siguiente [2] :

« El Gobierno noruego ha considerado desde hace mucho tiempo insatisfactorias las disposiciones que sobre la limitación de la responsabilidad del porteador figuran en el párrafo 5 del artículo 4 del Convenio [3]. Los motivos de esa opinión se han expresado en la nota explicativa de una enmienda presentada a la primera reunión de la Conferencia Diplomática de Bruselas, 1967-1968, en que el Gobierno propuso que se incorporara también un sistema de limitación por unidad de peso simple en el derecho relativo al transporte marítimo de mercancías. En esa oportunidad, se expresaron las opiniones siguientes [4] :

» El sistema de limitar la responsabilidad del porteador a una determinada suma " por bulto o unidad " no es satisfactorio.

» La expresión " bulto o unidad " es imprecisa y ambigua y ha sido interpretada en forma distinta no sólo por los tribunales de los diversos Estados contratantes, sino aun en las legislaciones nacionales que ejecutan el Convenio. Por consiguiente, no se ha logrado la uniformidad deseada.

» Con frecuencia, las soluciones prácticas logradas con el sistema de " bulto o unidad " parecen ser arbitrarias y se consideran injustas en los numerosos casos en que la indemnización ofrecida a los propietarios de la carga es puramente nominal. Elevar la suma por bulto o unidad no corregirá este defecto fundamental del sistema. En consecuencia, todavía no se ha decidido en la mayoría de los países sobre la forma de aplicar el sistema actual a los " contenedores ".

» Desde que se aprobaron las Reglas de La Haya, la responsabilidad del porteador por ferrocarril, carretera o aire, ha sido objeto de un sistema de limitación más ajustado a los propósitos de las Reglas, de más fácil aplicación y más satisfactorio para los propietarios de la carga.

» Por los motivos expresados se opina que el sistema de limitación consagrado en el párrafo 5 del artículo 4 del Convenio ya no es útil y debe ser modificado. Se propone su sustitución por el sistema de limitación por unidad de peso simple que ya se ha adoptado en el Convenio Internacional referente al Transporte de Mercaderías por Ferrocarril (CIM), la Convención sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercaderías por Carretera (CMR) y la Convención sobre el Transporte Aéreo (Varsovia).

» En consecuencia, la unidad de limitación debe ser equivalente a una cantidad determinada de oro por kilogramo de mercancías.

[1] A/CN.9/WG.III/WP.10/Add.1, anexo I.

[2] *Ibid.*, anexo II.

[3] Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, Bruselas, 25 de agosto de 1924.

[4] Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo, 12.ª reunión (primera fase), Bruselas, 1967, pág. 679.

» Naturalmente, la cuestión de la cantidad de oro que ha de estipularse es debatible, pero parece razonable remitirse a la CMR que contiene la resolución más reciente del problema. El artículo 23 de la CMR estipula la cantidad de 25 francos oro (cada franco contiene 10/31 de un gramo de oro de 900 milésimos de fino) por kilogramo. Sin embargo, como otras convenciones marítimas, incluidos los Proyectos de Estocolmo, han adoptado el franco Poincaré, se supone que esa unidad monetaria sea restablecida también en las Reglas de La Haya-Visby. La cantidad equivalente sería entonces de 125 francos Poincaré.

» Durante la primera reunión de esta Conferencia la mayoría de las delegaciones opusieron serias objeciones a la enmienda propuesta. En un esfuerzo por lograr la mejor transacción posible en tales circunstancias, la delegación de Noruega presentó una enmienda que contenía en esencia el sistema de limitación combinado unidad-peso consagrado ahora en el párrafo 5 del artículo 4 del Convenio, en su forma enmendada por el Protocolo de Bruselas [5]. Sin embargo, la Conferencia no pudo llegar a un acuerdo sobre ninguna de las enmiendas propuestas en relación con los límites de la responsabilidad y, en la segunda reunión de la Conferencia, la delegación de Noruego mantuvo su posición original y, juntamente con las delegaciones de Finlandia y Suecia, presentó una enmienda relativa a la limitación de responsabilidad por unidad de peso simple [6]. En apoyo de la enmienda propuesta, las delegaciones mencionadas presentaron las opiniones siguientes sobre el sistema combinado de limitación unidad-peso [7] :

» Sin embargo, una solución combinada plantearía aún las desventajas actuales de la limitación por bulto o unidad y no establecería una correspondencia aceptable con las soluciones aprobadas en otras convenciones internacionales sobre el transporte de mercancías, y sobre todo en la Convención CMR. A nuestro juicio, es indispensable hallar una solución que no cause problemas en los transportes combinados modernos y es sumamente conveniente librarse de las deventajas ocasionadas por la limitación por bulto o unidad que establecen las Reglas de La Haya.

» Se han hecho investigaciones en Escandinavia sobre las consecuencias económicas del cambio a la solución de la CMR de la limitación fundada en el peso. Las investigaciones se basaron en estadísticas oficiales escandinavas relativas al comercio exterior así como en estadísticas privadas de compañías de seguros y de transporte marítimo, escandinavas y otras. Los resultados indican que el sistema de limitación CMR bastaría para cubrir prácticamente todo daño a la carga general y que el aumento de precio que implica el pago del seguro sería, por cierto, insignificante. Esto fortalece el argumento de que la limitación debe basarse solamente en el peso y ha de situarse en el mismo nivel que en la Convención CMR; cabe tener presente que la norma de limitación tiene como propósito principal el de aplicarse en caso de daños a mercancías de valor excepcional.

» Cuando son pequeños los problemas económicos implícitos, debe prestarse más atención a los aspectos jurídico-técnicos. Las ventajas de una plena correspondencia entre ambas convenciones afectadas son evidentes. A ellos debe añadirse que una larga experiencia ha demostrado la dificultad con que tropiezan los tribunales para interpretar las palabras " bulto o unidad " y que a ese respecto no se ha logrado una uniformidad internacional.

» De conformidad con las opiniones expresadas en los pasajes citados, el Gobierno noruego sostiene una vez más que la limitación de la responsabilidad debe fijarse según una determinada cantidad de francos Poincaré por kilo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas. Con arreglo a la práctica habitual, la cantidad concreta tal vez deba quedar librada a la consideración y decisión de la futura conferencia diplomática, y el Gobierno noruego no pedirá que el Grupo de Trabajo de la CNUDMI examine esa cuestión. No obstante, a fin de tener en cuenta determinados problemas relativos al transporte en bultos pequeños de mercancías livianas y de valor relativamente alto, se opina que debe añadirse una disposición del mismo tipo que la que figura en el párrafo 3 del artículo 10 del proyecto de convención sobre el transporte internacional combinado de mercancías (TCM) : " El peso bruto mínimo de esas mercancías se estimará en ... kilogramos ".

» A juicio del Gobierno de Noruega, un sistema simple de limitación de la responsabilidad según el peso es claramente preferible tanto al sistema de limitación por unidad que figura en el párrafo 5 del artículo 4 del Convenio como al sistema combinado de limitación por unidad y peso que figura en el párrafo 5 del artículo 4, en su forma enmendada por el Protocolo de Bruselas. »

II. En el proyecto de artículo 6, la limitación se expresa en francos oro. A fin de evitar las dificultades ocasionadas por las fluctuaciones del precio del oro, el Gobierno de Noruega opina que, en lugar del franco, debe utilizarse el *Derecho Especial de Giro* (tal como lo define el Fondo Monetario Internacional) como unidad de cuenta, en el nuevo Convenio. Con ese objeto, el Gobierno noruego presentará más tarde una propuesta.

Países Bajos

[*Original : inglés*]

Comentarios generales

El Gobierno de los Países Bajos ha tomado nota con sumo interés del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías.

Como observación general, el Gobierno de los Países Bajos desea expresar su preocupación en el sentido de

[5] *Op. cit.*, pág. 694. Protocolo por el que se modifica el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924. Bruselas, 23 de febrero de 1968.

[6] Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo, 12.ª reunión (segunda fase), Bruselas, 1968, pág. 192.

[7] *Op. cit.*, págs. 206 y 207.

que algunos cambios importantes en el actual régimen de responsabilidad podrían afectar negativamente al comercio internacional.

La ampliación de la responsabilidad del porteador, que en definitiva produciría un incremento de los gastos de transporte, sin la reducción correlativa en los gastos de seguro de la carga, conduciría al empeoramiento de las situaciones del porteador *y* del propietario de la carga. El Gobierno de los Países Bajos teme que ese efecto negativo dimane de la eliminación, entre otras cosas, de las excepciones de incendio y de error en la navegación.

Además, no debería pasarse por alto el interés del propietario de la carga en el seguro de la carga. El propietario de la carga mantiene una relación comercial directa con el asegurador de la carga; está por lo tanto en condiciones de obtener la pronta liquidación de sus reclamaciones y podrá controlar los gastos de seguro. El asegurador P & I, por ser el asegurador del porteador, no puede ofrecer jamás estas ventajas al propietario de la carga.

Por último, si bien el seguro de la carga seguiría siendo necesario, una ampliación substancial de la responsabilidad del porteador realzaría el seguro P & I, que se concentra en un número limitado de mercados dedicados tradicionalmente a este tipo de seguro.

Artículo 1

Párrafo 2

La definición propuesta de « porteador efectivo » adolece de dos inexactitudes. En primer lugar, el porteador contratante puede encomendar a un tercero la realización de la totalidad o de parte del transporte y puede autorizar, en ese acuerdo, que otra persona se encargue de la totalidad o de parte del transporte efectivo. Puesto que el porteador efectivo se define como la persona a quien el porteador contratante haya *encomendado* la realización del transporte, podría alegarse que en el caso precedente no existe un porteador efectivo, ya que la persona que se encarga efectivamente del transporte no celebró un contrato con el porteador contratante. En segundo lugar, el significado de la palabra « realización » en este contexto es oscuro.

Debido a las incertidumbres que existen, especialmente en los casos en que hay una cadena de contratos de fletamento de tiempo y de viaje, o de una de estas modalidades solamente, será difícil al reclamante identificar al porteador efectivo.

La solución más sencilla sería definir al « porteador efectivo », como el *naviero que transporta las mercancías*. La situación actual permite ya que en muchos casos el naviero quede obligado por un conocimiento de embarque firmado por el capitán. De existir un fletamento con cesión, el conocimiento de embarque firmado por el capitán obligará al fletador, pero no al naviero; no obstante, de conformidad con este sistema, en los casos en que cupiese considerar responsable al naviero, éste podría dirigirse al fletador para que lo indemnizara.

El sistema de responsabilidad mancomunada y solidaria del porteador contratante y del naviero resolvería todos los problemas de identificación para el reclamante, pues el nombre y el establecimiento principal del porteador contratante figuran en el conocimiento de embarque (inciso *c* del párrafo 1 del artículo 15), en tanto que el naviero es fácilmente identificable mediante la consulta del registro del buque. Además, aun cuando las reclamaciones por daños a la carga no estuviesen garantizadas por un derecho de retención sobre el buque, el activo del naviero, en particular su buque, garantizará en cierta medida que la reclamación será satisfecha.

Párrafo 4

Debería excluirse el equipaje de los pasajeros. De expedirse un conocimiento de embarque respecto del equipaje, esas mercancías pierden su carácter de equipaje. En la definición de « equipaje » del Convenio de Atenas relativo al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje de 1974 —párrafo 5 del artículo 1— se excluyen los artículos y vehículos transportados con arreglo a un conocimiento de embarque u otro contrato vinculado primariamente al transporte de mercancías.

Párrafo 5

El Gobierno de los Países Bajos entiende que el Convenio se aplica igualmente cuando parte de la realización del transporte, sin cambiar de buque, se efectúa por vías de navegación interior, siempre que esa etapa del transporte esté subordinada a la de transporte marítimo. Esta intención podría expresarse quizá con más claridad en el texto.

Podría reemplazarse la palabra « puerto » por las palabras « puerto o lugar ».

Artículo 2

Párrafo 4

A fin de dejar en claro que el conocimiento de embarque no rige la relación entre el porteador y el fletador, deberían agregarse las palabras « que no sea el fletador » a continuación de las palabras « el titular del conocimiento », al final de este párrafo.

Artículo 5

Debe comprenderse que la supresión de las excepciones de « error en la navegación » y « falta en la administración » constituyen un cambio trascendental en la distribución de los riesgos entre el propietario de la carga y el porteador, de conformidad con las Reglas de La Haya. La supresión de la excepción de falta en la administración puede justificarse en vista de las múltiples controversias que suscita esta excepción. No sucede lo mismo con la excepción de error en la navegación. El desplazamiento del riesgo, en el caso de error en la navegación, al naviero puede ocasionar un incremento en los costos totales del transporte sin una reducción equivalente en los costos del seguro de la carga, y no inducirán al naviero a actuar con mayor diligencia respecto de las mercancías en vista de su propio interés en este caso. Por razones económicas, se considera preferible mantener la excepción de error en la navegación.

Los mismos argumentos son válidos para no reducir el alcance de la excepción de incendio.

En vista de que la palabra « *expense* », en el texto inglés, no aparece en otras disposiciones, y de que aparentemente no existe lógica alguna en el concepto de « *loss resulting from delay* », la redacción del párrafo 1 del texto inglés podría mejorarse utilizando la fórmula del artículo 17 de la Convención CMR [1] : « *The carrier shall be liable for loss of or damage to the goods as well as for delay in delivery . . .* »

Artículo 6

Una disposición sobre el cálculo del valor de las mercancías debería incorporarse a este artículo o al precedente (conf. inciso *b* del artículo 2 del Protocolo de 1928) [2].

Se propone que la cuantía de la limitación se exprese en derechos especiales de giro del Fondo Monetario Internacional. Ello evitaría los problemas en relación con el franco oro, debidos a la desaparición de un precio oficial del oro, la elaboración de una unidad de cuenta como numerario y el cálculo de tipos de cambio a falta de paridades oficiales.

Artículo 9

Párrafo 3

El propósito aparente de esta disposición es estipular que *además* de la responsabilidad establecida en los artículos 6 y 8, que se aplica de todas maneras al transporte sobre cubierta, existe una responsabilidad por pérdida, daño y demora resultante exclusivamente de la carga sobre cubierta. Ello debería expresarse con más claridad.

Párrafo 4

El párrafo 4 debería suprimirse, pues no hay motivo suficiente para descartar el principio del artículo 8 a este respecto.

Artículo 10

Párrafos 1 y 2

Se presentan las siguientes propuestas en relación con los comentarios precedentes sobre la definición de « porteador efectivo » y con la propuesta de definir al « porteador efectivo », como el « naviero que transporta las mercancías ».

La frase primera del párrafo 1 debería decir :

« Cuando el porteador contratante no sea el porteador efectivo, el porteador contratante seguirá respondiendo no obstante por la totalidad del transporte, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio. »

Las palabras « del transporte realizado por él » de la primera frase del párrafo 2 deberían reemplazarse por « el transporte realizado por su buque ».

Artículo 11

A fin de distinguir con claridad entre el porteador efectivo, el porteador sucesivo y el porteador contratante se proponen las siguientes disposiciones :

« 1. Cuando el contrato de transporte estipule que el porteador contratante realizará únicamente una parte del viaje a que se refiere el contrato, y que el resto será realizado por una persona distinta del porteador contratante (el porteador sucesivo), la responsabilidad del porteador contratante y del porteador sucesivo se determinará de conformidad con las disposiciones del artículo 10.

» 2. No obstante, el porteador contratante podrá exonerarse de la responsabilidad por pérdida, daño o demora en la entrega causados por hechos ocurridos mientras las mercancías estén a cargo del porteador sucesivo, pero corresponderá al porteador contratante probar que tal pérdida, daño o demora en la entrega se produjeron en esa oportunidad.

» 3. Las disposiciones del artículo 10 relativas a la responsabilidad del porteador efectivo se aplicarán correspondientemente a las partes del viaje mencionadas en el párrafo 1 de este artículo. »

Artículo 13

El artículo en su totalidad

Si el porteador contratante no transmite la información pertinente, las responsabilidades en que incurrirán el porteador efectivo y el porteador sucesivo, según sea el caso, no quedan en claro.

Párrafo 2

La segunda frase del párrafo 2 debería modificarse como sigue :

« Cuando les mercancías peligrosas se embarquen sin que el porteador tenga conocimiento de su naturaleza o carácter peligroso o de las precauciones que han de adoptarse, el cargador será responsable de . . . » (véase la nota de la página 16 de la versión inglesa del documento que reproduce el proyecto de texto) [3].

Artículo 16

Párrafo 1

Sería inconveniente que ciertas reservas impresas previamente, como « peso desconocido », no fuesen consideradas como constancia « expresa », dado que, por

[1] Convención sobre el contrato de transporte internacional de mercaderías por carretera, Ginebra, 19 de mayo de 1956.

[2] Protocolo por el que se modifica el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924. Bruselas, 23 de febrero de 1968.

[3] Esta nota dice lo siguiente :

« Algunos representantes señalaron que el párrafo 1 del artículo 13 imponía al cargador que entregara mercancías peligrosas al porteador la obligación de informar al porteador no sólo de la naturaleza de las mercancías y el carácter del peligro sino también de las precauciones que habrían que adoptarse. No obstante, en el párrafo 2 del artículo 13 se omitía toda referencia a las "precauciones que han de adoptarse". A juicio de esos representantes, la segunda frase del párrafo 2 debería por lo tanto modificarse para que dijera lo siguiente : "Cuando las mercancías peligrosas se embarquen sin que el porteador tenga conocimiento de su naturaleza o carácter peligroso o de las precauciones que han de adoptarse, el cargador será responsable de ..." ». Véase también A/CN.9/105, C, párr. 4; *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, segunda parte, IV, 3.

ejemplo, en la mayoría de los casos el porteador carece de medios razonables para comprobar el peso declarado.

Artículo 21

Párrafos 1 y 3

Los términos « procedimiento judicial que se suscite en relación con el contrato de transporte » de los párrafos 1 y 3 incluyen también las controversias relativas al peso. Puesto que el Convenio no se ocupa del peso, salvo en el inciso *k* del párrafo 1 del artículo 15, esos términos deberían reemplazarse por: « procedimiento judicial que se suscite en relación con este convenio ».

Párrafo 2

Se propone suprimir el párrafo 2, ya que esta disposición trata varias cuestiones de procedimiento que deberían reservarse al derecho nacional.

Artículo 24

La segunda frase entraña el peligro de que las partes con interés en la carga se nieguen a contribuir a la avería gruesa apoyándose en que el porteador es responsable y que la Regla D de las Reglas de York y Amberes ha sido invalidada. Se propone la siguiente solución :

« 1. Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de las disposiciones relativas a la avería gruesa contenidas en el contrato de transporte o en las leyes nacionales.

» 2. Las normas del presente Convenio relativas a la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías regirán la obligación del porteador de resarcir al consignatario respecto de cualquier contribución a la avería gruesa.

» 3. Las disposiciones del párrafo precedente no afectarán la obligación de contribuir a la avería gruesa en el caso de que el porteador no pueda justificar el hecho que ha dado lugar al sacrificio o gasto. »

Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte

[*Original : inglés*]

Comentarios generales

1) El Gobierno del Reino Unido aprecia los grandes esfuerzos realizados por todas las partes para llegar a un proyecto de texto que, en su forma actual, elimina la mayoría de los obstáculos a la celebración de un convenio.

2) No obstante, subsisten algunos problemas. Los círculos comerciales del Reino Unido consideran improbable que un aumento en los fletes atribuible a un sistema más estricto de responsabilidad « objetiva » se vea compensado por una disminución correspondiente en el precio del seguro de la carga. Las partes con interés en la carga han reconocido la validez de esta observación y han indicado enfáticamente que preferirían que sus reclamaciones fuesen satisfechas por los aseguradores y no por los navieros. Consideran asimismo esencial que sus gastos de seguro sean debidamente cuantificados y temen que ello no sea posible si las primas se transforman efectivamente en parte del flete.

Además, se considera que la imposición de un sistema más estricto de responsabilidad « objetiva » al porteador (en particular la eliminación de la « falla náutica ») obrará probablemente en contra de los intereses de las nacientes industrias aseguradoras de la carga en los países en desarrollo. Este punto de vista parece estar confirmado por recientes estudios de la UNCTAD sobre transporte multimodal internacional (TD/B/AC.15/7, de 28 de agosto de 1974) y sobre seguro marítimo de la carga (TD/B/C.3/120, de 9 de mayo de 1975).

3) Se señala asimismo que la nueva distinción incorporada al texto del proyecto entre responsabilidad por pérdidas y daños y responsabilidad por la demora, complicará aún más acciones de recuperación y creará problemas para el arreglo de reclamaciones, ya que los aseguradores de la carga optarán por las pérdidas y daños mientras que las partes con interés en la carga preferirán la responsabilidad por la demora.

Artículo 1

Párrafo 4

Se considera conveniente que la definición de « mercancías» incluya expresamente el equipaje no acompañado. Véanse también los comentarios al artículo 25 *infra*.

Párrafo 5

Las palabras « en el cual habrán de entregarse » al final de este párrafo son probablemente superfluas y podrían suprimirse.

Artículo 2

Párrafo 1

De conformidad con la presente redacción de este párrafo, el Convenio se aplicaría a todos los contratos de transporte marítimo de mercancías; el único recurso para evitar su aplicación sería la celebración de contratos de fletamento. Pero se presentarán casos —por ejemplo cargas especiales o experimentales— en que este procedimiento no sería aconsejable. Debería autorizarse, pues, a las partes a no aplicar el Convenio. Ello podría lograrse mediante la inclusión del párrafo sugerido por el Grupo de Redacción en el sexto período de sesiones del Grupo de Trabajo (conf. A/CN.9/88, de 29 de marzo de 1974, párr. 48) [1]. Se observará que esta disposición salvaguarda el carácter especial de documentos negociables de los conocimientos de embarque, a la vez que permite un grado suficiente de flexibilidad en casos especiales.

Artículo 4

Párrafo 2

El inciso *a* no cubre suficientemente los casos, actualmente frecuentes, en que el porteador puede compro-

[1] Este párrafo dice lo siguiente :

« 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 se extienda un documento estableciendo la estipulación y de que en ese documento se inserte una declaración de esta estipulación firmada por el cargador. » (*Anuario de la CNUDMI, vol. V : 1974*, segunda parte, III, 1.)

meterse a entregar, por tierra o por mar, fuera del puerto de descarga; la presente importancia de estos compromisos se debe al significado de la entrega, enunciado en el párrafo 2 del artículo 5. En esos casos es esencial que el período de responsabilidad del porteador con arreglo al Convenio quede claramente definido a fin de que las partes puedan acordar el régimen de responsabilidad que regulará las etapas de transporte terrestre del contrato, evitando así conflictos o superposiciones con otros convenios o convenciones que puedan aplicarse. Este punto podría salvarse mediante la adición, después de la palabra « consignatario » en el inciso *a* de las palabras « en el puerto de descarga », a lo que seguiría una nueva frase : « cuando las mercancías fuesen puestas en poder del consignatario fuera del puerto de descarga se considerará que la entrega ha tenido lugar en el puerto de descarga. » De conformidad con esta disposición, un orden más lógico de los incisos *a*, *b* y *c* sería *c*, *a* y luego *b*.

Artículo 5

Comentarios generales

El único cambio de importancia efectuado en el texto actual del artículo 5 es la eliminación de la excepción de falta náutica que figuraba en el inciso *a* del párrafo 2 del artículo 4 de las reglas de 1924. Como se dio a entender en comentarios generales precedentes, todos los círculos comerciales del Reino Unido, navieros, cargadores y sus respectivos aseguradores, desean por igual que se mantenga la excepción de falta náutica. Además, la transferencia del riesgo al porteador, que entraña la supresión de esta excepción, modificará inevitablemente la estructura de los seguros del comercio marítimo, desplazando el seguro de la carga en perjuicio de los países en desarrollo. Por estas razones, se recomienda estudiar seriamente la posibilidad de restituir la excepción de falta náutica (en un sentido estricto que excluya la falta en la administración del buque); ello podría conseguirse mediante un párrafo nuevo a continuación del párrafo 3 que se ajustase a los lineamientos del texto establecido en el anexo. Debe hacerse notar que el porteador podrá valerse de esta excepción solamente cuando haya tomado todas las medidas razonables.

Párrafo 6

Las medidas previstas en este párrafo pueden dar lugar a una reclamación de avería gruesa, por ejemplo, cuando parte de la carga fuese echada al mar para salvar el resto. En esos casos, el porteador debería seguir siendo responsable por una contribución a la avería gruesa por la pérdida de la carga (lo que no ocurre con arreglo a la presente redacción de este párrafo). Ello podría lograrse mediante la adición de las palabras « excepto en los casos de avería gruesa y salvamento » después de la palabra « responderá » en la primera línea.

Artículo 6

A falta de toda discusión sobre los límites cuantitativos, no es posible realizar una elección final de las bases de la responsabilidad establecidas en las variantes A-E. En principio es preferible la versión más simple que figura en la variante A, basada en el peso, que no trata por separado la responsabilidad por la demora.

En relación con la práctica del Reino Unido, cuando la parte con interés en la carga haya pagado salvamento e intente recuperar lo desembolsado del porteador, basándose en la culpa de éste, la reclamación estará sujeta a limitación por unidad. Este caso se da en algunos sistemas jurídicos, pero no en todos. Se sugiere, pues, que se redacte una disposición, ya sea en el artículo 6 o en el artículo relativo a la avería gruesa y al salvamento, a fin de que la parte con interés en la carga pueda resarcirse plenamente.

Artículo 7

A pesar de la redacción del párrafo 2 del artículo 10, sería conveniente mencionar en ambos artículos explícitamente al porteador efectivo. La mención del porteador efectivo debería armonizarse en todo el Convenio, por un principio general de redacción; actualmente existe la posibilidad de un conflicto entre el párrafo 2 del artículo 10 y, por ejemplo, los artículos 13 y 14.

Artículo 8

La pérdida del derecho a limitar la responsabilidad, según dispone el artículo 6, se refiere a la *pérdida, el daño o la demora,* por lo que se sugiere que se inserten esas palabras en lugar del término « daños » en los pasajes de este artículo en que figura.

Artículo 13

Párrafo 1

Se considera que las palabras « Cuando sea posible » de la tercera línea dan lugar a ambigüedades y causarán dificultades prácticas. La obligación de marcar o señalar las mercancías peligrosas no debería someterse a una condición, por lo que cabría eliminar esas palabras. Ello refleja las opiniones de las partes con interés en la carga en el Reino Unido. Cuando sea físicamente imposible cumplir este requisito por razones de hecho, la cuestión deberá ser resuelta por el derecho nacional.

Artículo 17

Párrafo 1

En lugar de « inexactitudes de esos datos » en la segunda frase se debería leer « inexactitudes *en* esos datos ».

Artículo 20

Comentarios generales

La inaplicabilidad de la excepción de prescripción respecto de las reclamaciones por avería gruesa fue enérgicamente sostenida en relación con este artículo. El tema es objeto de estudio en los comentarios al artículo 24 *(infra)*.

Párrafo 1

De las dos posibilidades, se considera esencial el plazo de un año. Se señala que en las circunstancias previstas en el inciso *b* del párrafo 1, un reclamante podría verse impedido de ejercer su acción por el transcurso del tiempo cuando el buque hubiese sido retenido por un período

mayor que el de prescripción y si las mercancías se hubiesen perdido luego de la liberación del buque.

Artículo 21

Inciso a *del párrafo 2*

Las palabras de la primera frase « se podrá interponer acción ante los tribunales de cualquier puerto de un Estado contratante en el cual . . . » pueden inducir a error : la jurisdicción del tribunal rara vez se limita a una zona portuaria. Deberían incluirse en cambio los siguientes términos : « se podrá interponer acción ante los tribunales del Estado contratante en cualquiera de cuyos puertos el buque . . . ». Se sugiere también extender la jurisdicción relativa a las acciones comprendidas en este Convenio, disponiendo en este inciso que las acciones podrán iniciarse también ante cualquier tribunal de un Estado contratante en que un buque de la misma empresa del buque que llevaba la carga hubiese sido legalmente embargado. Esta disposición sólo surtiría efectos cuando el embargo del buque de la misma empresa correspondiese a la jurisdicción de otro tribunal.

Artículo 24

Varios aspectos importantes de este artículo no han sido resueltos aún satisfactoriamente y, en el octavo período de sesiones del Grupo de Trabajo, el Reino Unido manifestó que desearía volver a analizar esta disposición. Como el proyecto de artículo 5 (Disposiciones generales sobre la responsabilidad del porteador) no se aplica a las pérdidas atribuibles a la responsabilidad en materia de avería gruesa, se consideró necesario incorporar una disposición (que aparece ahora como artículo 24) que aplica el Convenio a las reclamaciones relativas a la avería gruesa.

1) El artículo 24 no constituye una excepción de los términos del Convenio; por lo tanto, habría sido más adecuado ubicarlo en el texto de la segunda parte (responsabilidad del porteador) incorporándolo al artículo 5 o, preferiblemente, conservándolo como artículo separado.

2) Es importante que la excepción de prescripción del artículo 20 no se aplique respecto de una reconvención de la parte con interés en la carga contra el porteador, cuando el propósito de aquélla fuese que éste la indemnizara a fin de cubrir la obligación en que de otro modo incurriría de contribuir a la avería gruesa por pérdidas imputables al porteador. Esta situación se da cuando el ajuste por avería gruesa se completa una vez transcurrido el plazo de prescripción. De manera similar, el artículo 6 no debería aplicarse a las reclamaciones sobre la carga respecto de la contribución a la avería gruesa y al salvamento.

3) Otro método mediante el cual la parte con interés en la carga puede oponerse a contribuir a la avería gruesa es la interposición de una « excepción de equidad » a fin de que el porteador no se beneficie por un daño que ha causado, aprovechándose de una contribución a la avería gruesa de la parte con interés en la carga. Este segundo método de protección de los intereses del propietario de la carga no se refleja en la presente redacción del artículo 24 y, por inferencia, puede quedar excluido.

4) El artículo 24 debe ser objeto de otros dos cambios a fin de tener en cuenta el hecho de que : *a)* « las disposiciones relativas a la avería gruesa contenidas en el contrato de transporte o en las leyes nacionales » a las que se aplica el Convenio no se relacionan con el principio de la avería gruesa sino con el *ajuste* de avería gruesa; y *b)* este artículo debería aplicarse también a las reclamaciones en caso de salvamento, cuando intervengan factores similares.

Se adjunta a esta nota un anexo en que figura un texto revisado en lugar del artículo 24, que se atendría a lo aducido en los párrafos 2, 3 y 4 *supra* y en el segundo párrafo de los comentarios sobre el artículo 6 *supra*.

Artículo 25

Párrafo 2

Se sugiere la inclusión de un nuevo párrafo 2 del artículo 25, que disponga que no se impondrá ninguna responsabilidad conforme al convenio cuando se aplique el Convenio de Atenas relativo al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje, de 1974. Este Convenio, cuando entre en vigor, se aplicará al equipaje acompañado, esto es al « equipaje » y al « equipaje de cabina » según se han definido en los párrafos 5 y 6 del artículo 1. (Al comentar precedentemente el párrafo 4 del artículo 1, se pidió una disposición específica a fin de aplicar este Convenio al equipaje no acompañado.)

ANEXO

A.—*Propuesta de nuevo párrafo 3 del artículo 5*

« Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1, cuando el porteador hubiese adoptado todas las medidas que pudieran considerarse razonables, no será considerado responsable por la pérdida, el daño o los gastos resultantes de errores en la navegación. »

B.—*Propuesta de texto revisado del artículo 24*

« *Avería gruesa y salvamento*

« Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de las disposiciones relativas a la avería gruesa contenidas en el contrato de transporte o en las leyes nacionales.

» Con excepción de los artículos 6 y 20, las normas de este Convenio relativas a la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías determinarán asimismo si el consignatario puede resarcirse o negarse a contribuir a la avería gruesa o al salvamento. »

REPÚBLICA DEMOCRÁTICA ALEMANA

[*Original : inglés*]

Comentarios generales

Artículos 4 a 10

1. La República Democrática Alemana valora la labor cumplida desde 1969 por el Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo de la CNUDMI, que ha examinado el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos (Convenio de Bruselas de 1924) y el Protocolo por el que se modifica el Convenio (Protocolo de Bruselas de 1968), con el propósito de revisarlos, y que ha acabado por elaborar un proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías.

La República Democrática Alemana ve con satisfacción los esfuerzos reflejados en el proyecto, encaminados a armonizar el derecho internacional del transporte y a incluir en sus disposiciones normas atinentes a las nuevas tecnologías del transporte. La República Democrática Alemana apoya en particular los conceptos en que se basan los artículos 4 a 10. El artículo 4, concerniente a la responsabilidad obligatoria del porteador, desde el momento en que se hace cargo de las mercancías hasta el momento en que estas son entregadas, cubre el período en que, en la práctica, se produce la mayoría de los daños. En consecuencia, el artículo 10 establece la responsabilidad conjunta de los porteadores contratantes y de los porteadores efectivos. Estas estipulaciones deberían conservarse y precisarse aún más.

Comentarios sobre determinados artículos

2. A fin de contribuir a completar el proyecto de convenio, la República Democrática Alemana somete a consideración los siguientes comentarios :

Artículo 2

2.1. El párrafo 4 del artículo 2 excluye los contratos de fletamento del ámbito de aplicación de este convenio. Por consiguiente, el título del convenio no coincide con su contenido real. La República Democrática Alemana agradecería que se eliminase esta discrepancia mediante la incorporación de los contratos de fletamento al ámbito de aplicación del convenio, en consonancia con su título.

Artículo 6

2.2. En relación con la limitación de la responsabilidad a una suma determinada (artículo 6), la República Democrática Alemana se inclina por la variante B, complementada por la norma relativa al contenedor (inciso *a* del párrafo 2 de la variante C). Respecto de este artículo, opinamos que sería adecuado formular como sigue la última frase de la parte aplicable a todas las variantes :

« La suma a que se refiere el párrafo 1 del presente artículo se convertirá a la moneda nacional del Estado del tribunal ordinario o arbitral que conozca del asunto sobre la base del valor oficial de esa moneda con respecto a la unidad definida en el párrafo precedente del presente artículo en la fecha de la sentencia o laudo o en la fecha del acuerdo con la parte interesada. »

La estipulación del proyecto de convenio se basa en la presunción de que toda reclamación sólo puede hacerse efectiva por vía judicial, en tanto que la práctica demuestra que gran número de litigios se resuelven por acuerdo de las partes interesadas.

Artículo 8

2.3. La República Democrática Alemana consideraría oportuno que se incluyese en el proyecto de convenio una norma general que responsabilizara al porteador por los actos y omisiones de sus empleados o agentes y, de ser así, el artículo 8 se modificaría a fin de que el porteador no tenga derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad respecto de los daños resultantes de los hechos culposos mencionados en este artículo, causados por el porteador *o sus empleados o agentes.*

Artículo 9

2.4. Con relación al párrafo 1 del artículo 9, la República Democrática Alemana sostiene que la referencia a « normas o disposiciones legales » sigue siendo confusa. Consideramos que esta disposición debería dejar en claro que estas normas y disposiciones legales no incluyen a las nacionales. Por consiguiente, la República Democrática Alemana propone que se limite el párrafo 1 del artículo 9 de modo que el porteador sólo tenga derecho a transportar mercancías sobre cubierta conforme a un acuerdo contractual expreso. Para el caso del transporte en contenedores debería agregarse otro párrafo al artículo 9 que dispusiese que el porteador tendrá derecho a transportar contenedores sobre cubierta sin un acuerdo contractual expreso siempre que se ajuste a las mismas disposiciones legales que rigen para el transporte bajo cubierta.

Artículo 11

2.5. La República Democrática recomienda que se suprima el párrafo 2 del artículo 11, ya que desde nuestro punto de vista jurídico, esta estipulación contradice el concepto de transporte directo. Cuando el porteador asume una obligación por un transporte completo, debe ser responsable también por el período total que abarca el contrato.

Artículo 18

2.6. La República Democrática Alemana sostiene que el artículo 18 debe sustentarse en una premisa elaborada en los siguientes términos :

« Cuando un porteador expida un documento distinto de un conocimiento de embarque, a petición del cargador, tal documento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en la forma descrita en dicho documento. »

A fin de tener en cuenta las tendencias del desarrollo internacional, el artículo 18 debería completarse de modo que abarcase los efectos jurídicos de esos documentos distintos del documento de embarque. La República Democrática Alemana propone la siguiente redacción :

« El porteador estará obligado a entregar las mercancías en el puerto de destino al consignatario designado en este documento.

» El cargador conserva el derecho de disponer de las mercancías hasta el momento en que lleguen al puerto de destino, a menos que haya transferido anticipadamente por escrito este derecho sin formular reserva alguna, al consignatario o a un tercero, y que haya informado al porteador de dicha transferencia.

» Si en este documento constasen las condiciones del transporte, ellas serán válidas a condición de que hayan sido notificadas o dadas a conocer de otra manera. »

Artículos 21 y 22

2.7. La República Democrática Alemana considera, respecto de los artículos 21 y 22, que convendría que éstos respondiesen a los siguientes criterios : *a)* para el

caso de un litigio resultante de un contrato de transporte o vinculado a éste, dicho litigio se ventilaría siempre ante el tribunal convenido por las partes en el contrato; o *b)* si se tratase de Estados que son partes en un tratado en que se regula la jurisdicción respecto de determinados litigios de conformidad con el derecho internacional, se aplicarían las disposiciones pertinentes del derecho internacional.

Este proyecto de convenio solamente daría al demandante el derecho de elección si las partes no hubiesen celebrado un acuerdo sobre la jurisdicción, o si los Estados donde las partes tuviesen su residencia o, a falta de ésta, su establecimiento principal, no estuviesen sujetos a obligaciones conforme al derecho internacional. Sería preferible limitar esta elección al tribunal del lugar de :

El puerto de carga, o

El puerto de descarga, o

El establecimiento principal del porteador.

Párrafo 2 del artículo 2 y párrafo 4 del artículo 5

2.8. Al editar el proyecto de convenio, debería considerarse también una vez más si, de conformidad con las definiciones del artículo 1, correspondería completar las especificaciones del párrafo 2 del artículo 2 y del párrafo 4 del artículo 5 mediante el término « el porteador efectivo ».

República Socialista Soviética de Bielorrusia

[*Original : ruso*]

El proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías preparado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional contiene diversas disposiciones que suscitan dudas y requieren aclaración. Por lo que concierne al nombre del convenio, cabe señalar que la fórmula propuesta es demasiado amplia. Como se desprende del texto del convenio, éste aborda diversas cuestiones importantes relativas al contrato de transporte marítimo de mercancías, pero no todas. Convendría tener en cuenta este hecho cuando se concluya el proyecto.

Artículo 1

1. Parece desaconsejable incluir en el párrafo 4, en el que se define el término « mercancías », una disposición por la que se incluyen entre las « mercancías » los « animales vivos ».

2. En la definición del término « contrato de transporte » que aparece en el párrafo 5 debería estipularse que el contrato habrá de hacerse por escrito.

Artículo 2

Al final del párrafo 4, que contempla la aplicación del convenio, debería sustituirse el punto por una coma y añadirse las palabras « a menos que éste sea un fletador ».

Artículo 4

Puede suprimirse la última parte del párrafo 1, que empieza con las palabras « en el puerto de carga », toda vez que el período durante el cual las mercancías están a cargo del porteador viene definido en el párrafo 2 del presente artículo.

Artículo 5

1. No parece tener sentido la inclusión del párrafo 5 en este artículo, ya que cabe suponer que en el párrafo 1 se establece, sobre la base del principio general, que el porteador está exento de culpa y, por lo tanto, exonerado de cualquier responsabilidad cuando los daños resulten de los « riesgos especiales » inherentes al transporte de animales vivos.

2. El párrafo 6, que exime al porteador de toda responsabilidad por pérdida, daños o demora en la entrega que sean resultado de medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas o de medidas razonables para el salvamento de mercancías en el mar, requiere aclaración. En concreto, el criterio de « razonabilidad » puede surtir, en este caso, un efecto adverso sobre el cumplimiento de las normas tradicionales de navegación por parte de los capitanes de buques mercantes, inclusive la prestación de asistencia a barcos en peligro.

Artículo 6

La opción X de la variante D —« del flete »— debe preferirse a efectos de futuro examen de este artículo, en el que se establecen los límites de la responsabilidad.

Artículo 8

Deberían suprimirse las palabras « o imprudentemente y con conocimiento de que probablemente ocurrirían tales daños » que aparecen al final de la primera oración, dado que sería extremadamente difícil demostrar la existencia de estas circunstancias subjetivas.

Artículo 9

1. Sería de desear que se concretara más el párrafo 1 mediante referencia a las reglas o disposiciones aplicables de la legislación de un país determinado, por ejemplo, « el país del puerto de carga ».

2. Probablemente sería aconsejable que se hicieran algunos cambios formales en el párrafo 3 y, en particular, que se formulase de manera más clara su disposición principal, en el sentido de que los artículos 6 y 8 se aplicasen cuando las mercancías se hubiesen transportado ilegalmente sobre cubierta y se hubieran producido las pérdidas, daños de las mercancías o las demoras en la entrega que resulten solamente del transporte sobre cubierta.

3. La consignación en el conocimiento de embarque de que las mercancías han sido transportadas sobre cubierta constituye un elemento importante en la relación entre el cargador y el consignatario y en la relación entre el porteador y el propietario de las mercancías. En consecuencia, sería aconsejable que se incluyese una disposición de esta índole al principio del artículo 9 o en el artículo 15.

Artículo 11

Parece aconsejable que en el párrafo 1 se incluya una disposición en la que se definan más concretamente las

situaciones contempladas en los artículos 10 y 11 y en la que se indique que estos artículos se refieren a casos en los que el contrato contiene una cláusula especial y que el porteador está realizando únicamente la parte del transporte estipulada.

Artículo 16

Debería incluirse una disposición al final del párrafo 1, según la cual y con determinadas condiciones, el porteador estuviera autorizado a incluir en el conocimieco de embarque una reserva apropiada con respecto a los datos relativos a las mercancías sobre las cuales tuvieran motivos de duda o que no hubiera podido verificar.

Artículo 17

1. Probablemente podría suprimirse el párrafo 3, toda vez que la cuestión que en él se aborda puede resolverse de conformidad con las disposiciones de la legislación nacional.

2. También puede omitirse el párrafo 4, puesto que en el artículo 8 ya se prevé la resolución de las cuestiones a que aquél se refiere.

Artículo 19

1. El tiempo utilizado en el párrafo 2, al igual que en los párrafos 1 y 5, para calcular el plazo en el que el consignatario debe dar aviso por escrito al porteador debería uniformarse, especificando el momento de « la entrega de las mercancías al consignatario ».

2. Sería aconsejable que el párrafo 6 incluyese una disposición por la que el aviso dado al porteador se considerase también válido en relación con un porteador efectivo que hubiese realizado parte del transporte.

Artículo 20

El párrafo 3 debería redactarse igual que el párrafo 2 del artículo 22 de la Convención de 1974 sobre la Prescripción en la Compraventa Internacional de Mercaderías, que dice lo siguiente : « 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 ».

Artículo 21

La inclusión de este artículo en el texto del convenio no parece tener sentido, puesto que el problema de jurisdicción que aborda es demasiado complejo y ajeno al ámbito del convenio. La resolución de este problema debería dejarse evidentemente a las disposiciones de la legislación nacional. Se podría prever que la regla relativa a la jurisdicción contenida en los incisos *a*, *b*, *c* y *d* del párrafo 1 se aplicara cuando en el propio contrato de transporte no se determinase el tribunal competente.

Artículo 22

La inclusión de este artículo en el proyecto es de valor dudoso, toda vez que la utilización —en relación con contratos de transporte marítimo de mercancías— del procedimiento de arbitraje ampliamente reconocido, que ofrece diversas ventajas en comparación con los procedimientos judiciales, especialmente la de ser más eficiente, más simple y mucho menos oneroso, podría resultar en un fracaso.

República Socialista Soviética de Ucrania

[*Original : ruso*]

La unificación de las normas internacionales en materia de transporte marítimo es, como se sabe, una de las principales funciones asignadas por la Asamblea General de las Naciones Unidas a la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional. El texto del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías elaborado por el Grupo de Trabajo pertinente de la CNUDMI puede considerarse una medida concreta para cumplir esa función.

Evidentemente, el texto de este proyecto de convenio, así como las observaciones y comentarios que presenten los gobiernos de los Estados Miembros de las Naciones Unidas, servirán de base para continuar la preparación del proyecto de convenio en los períodos ordinarios de sesiones de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional. Por tanto, es oportuno presentar una serie de observaciones sobre algunas disposiciones del proyecto de convenio.

Título del proyecto de convenio

Del texto del proyecto de convenio, en particular del párrafo 4 del artículo 2, donde se establece que las disposiciones del convenio no serán aplicables a los contratos de fletamento, se desprende que la esfera de aplicación del Convenio elaborado será hasta cierto punto limitada, es decir, que el convenio no reglamentará todas las cuestiones relacionadas con el transporte marítimo de mercancías. Es lógico que esto se refleje en el título del proyecto de convenio. Por ejemplo, éste podría denominarse « Convenio internacional para la unificación de algunas normas internacionales relativas al transporte marítimo ».

Artículo 1

En la definición de la expresión « contrato de transporte » (párrafo 5) habría que especificar que ese contrato debe haberse celebrado por escrito. Ello evitaría posibles errores de interpretación respecto de esa expresión.

Artículo 5

La disposición en virtud de la cual el porteador no respondería de los daños a las mercancías que fueran resultado de la adopción de medidas sólo *razonables* para el salvamento de las mercancías en el mar (párrafo 6) suscita una serie de dudas en cuanto a su aplicación práctica, tanto directamente en las operaciones marítimas como en la dilucidación de controversias específicas, dada la vaguedad e imprecisión del término « razonable ».

Artículo 6

Como base para el ulterior examen de la cuestión de los límites de la responsabilidad del porteador se propone elegir la variante D con la opción « X ».

Artículo 8

En los dos proyectos de artículo se debería eliminar la frase « o imprudentemente y con conocimiento de que probablemente ocurrirían tales daños », porque en la práctica el término « imprudencia » equivale al término « negligencia », y la frase « con conocimiento de que probablemente ocurrirían tales daños » sólo puede provocar una serie de complicaciones en cuanto a su interpretación.

Artículo 9

Al final del párrafo 1 se podría agregar la frase « del país del puerto de embarque ». De esta manera se precisarían cuáles son las normas y disposiciones legales precisas que se aplicarían.

Artículo 15

En el párrafo 2 de este artículo, se debería señalar que el hecho de que la carga se transporte sobre cubierta debe figurar en el conocimiento. Esta anotación puede adquirir gran importancia en caso de plantearse controversias.

Artículo 19

En el párrafo 2 de este artículo, después de las palabras « siguientes a la entrega » habría que agregar las palabras « de la carga al consignatario ». Así se indicaría con más precisión el momento inicial del recuento del plazo para la presentación del aviso por escrito por el consignatario.

Artículo 21

Dado que el problema de la jurisdicción es muy complicado y rebasa el marco del convenio proyectado, se debería eliminar el texto de este artículo del proyecto de convenio, teniendo en cuenta que estas cuestiones se resolverán en el ámbito de las legislaciones nacionales correspondientes.

Artículo 22

En las disposiciones de este artículo se establece toda una serie de posibles lugares para incoar el procedimiento arbitral, con lo cual se da al demandante amplias posibilidades para elegir a voluntad un lugar determinado. Sin embargo, esto puede suscitar serios obstáculos a la aplicación del procedimiento arbitral en el examen de las controversias relacionadas con el transporte marítimo de cargas. Por tal motivo, convendría excluir el texto de este artículo del proyecto de convenio y limitarse a reconocer en él las cláusulas de arbitraje que figuran explícitamente en el contrato de transporte marítimo.

SIERRA LEONA

[*Original : inglés*]

Artículo 1

Párrafo 1

La definición de porteador parece abarcar a la parte contratante o a su agente. Si es así, ¿ por qué se debe utilizar el término « agentes » con un significado distinto del de « porteador », por ejemplo, en el párrafo 1 del artículo 5 ? Si no se quiere que la definición de porteador que figura en el párrafo 1 del artículo 1 abarque al « agente », debe añadirse la frase « o por su cuenta » después de la palabra « nombre ».

Artículo 5

Párrafo 1

Véase el comentario al párrafo 1 del artículo 1.

Párrafo 4

Como el porteador es siempre invariablemente el propietario o el capitán del buque, ¿ no debería corresponder la carga de la prueba de la atención debida al porteador que conoce las circunstancias relacionadas con el incendio, en lugar de que el demandante tenga que demostrar culpa o negligencia ? Se considera que en este caso debe aplicarse el principio *res ipsa loquitur* del *common law*. Véanse los párrafos 5 y 7 del artículo 5 en que se impone la carga de la prueba al porteador.

Párrafo 6

Este artículo adopta el concepto de avería simple del *common law*. Guarda silencio con respecto a la avería gruesa, con lo que el cargador o consignatario quedan sin recursos en el Convenio en relación con un acto de avería gruesa del porteador. No basta con dejar librada la cuestión de la avería gruesa a las estipulaciones de los contratos de transporte marítimo o a las leyes nacionales. Si el Convenio satisface el interés del porteador exonerándolo de responsabilidad en el caso de la avería simple, debería considerar también el interés del cargador o consignatario que puede no estar tan familiarizado con las leyes de transporte marítimo como el porteador en cuanto a las disposiciones adecuadas sobre la avería gruesa.

Artículo 6

Se prefiere la variante E.

Artículo 20

Párrafo 1

El plazo de prescripción que figura en este artículo debe ser de *dos* años.

Artículo 22

Párrafo 4

Se considera que debe suprimirse esta cláusula. Las disposiciones sobre arbitraje que figuran en el Convenio sólo deben aplicarse cuando las partes han guardado silencio acerca del arbitraje. Las partes deben estar en libertad de fijar *por anticipado* cuál es la mejor manera de arbitrar una controversia que surja entre ellas. El párrafo 5 del artículo 22 no afecta a la cuestion ya que se refiere a un acuerdo de arbitraje celebrado *después* de haberse planteado la controversia.

Artículo 23

Párrafo 1

Se considera que debe suprimirse este artículo. No debe permitirse que los contratos dejen sin efecto disposiciones del Convenio.

Parrafo 3

El Convenio debe aplicarse automáticamente a los conocimientos de embarque en que no se mencione al Convenio y que no contengan disposiciones contrarias a las del Convenio.

SUECIA

[*Original : inglés*]

Observaciones generales

Desde el momento mismo en que se tomó la iniciativa de revisar el Convenio de 1924[1] en la UNCTAD y la CNUDMI, el Gobierno sueco ha seguido con sumo interés la formulación de un nuevo régimen internacional que regule el transporte marítimo de mercancías. El Gobierno sueco comprueba con gran satisfacción que el examen detallado que de esta cuestión ha llevado a cabo el Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo ha permitido redactar el proyecto de un nuevo convenio que, desde un punto de vista tanto técnico mo sistemático, se ajusta a la reglamentación internacional moderna de otros modos de transporte. El Gobierno sueco considera en general aceptables las normas del proyecto de convenio y acogería con agrado un nuevo convenio internacional basado en esas normas.

El Gobierno sueco reconoce que en muchos aspectos fundamentales el proyecto de convenio es el resultado de transacciones cuidadosamente discutidas. Como es de suma importancia que el convenio, cuando sea aprobado, pueda llegar a tener el mismo apoyo universal de que goza el Convenio de 1924, es de esperar que en los próximos debates sobre el proyecto el equilibrio así conseguido no se pierda.

Observaciones sobre determinados artículos

Artículo 5

Una de las cuestiones fundamentales del proyecto de convenio es el régimen de responsabilidad que en él se establece, particularmente en su artículo 5. Desde el punto de vista jurídico, las normas que se enuncian en el proyecto constituyen decididamente un adelanto en comparación con el régimen de responsabilidad del Convenio de 1924. Se ha ampliado el período obligatorio de responsabilidad con objeto de que abarque todo el tiempo que las mercancías estén en poder del porteador, sus empleados o sus agentes. El artículo 5 instituye un sistema de presunción de culpa con arreglo al cual recae sobre el porteador la responsabilidad civil por los actos de sus empleados y agentes, y además no incluye las exenciones propias del transporte marítimo que establece el Convenio de 1924. Se han resuelto de manera positiva las dudas que hay en lo que respecta a la responsabilidad del porteador por demora en la entrega. Se han eliminado las ambigüedades actuales en lo concerniente a la responsabilidad por no estar el buque en condiciones de navegar. Se pueden discutir las razones en que se basa la regla de la carga de la prueba en caso de incendio, enunciada en el párrafo 4 del artículo 5. Sin embargo, el Goberno sueco considera que esta norma debe mantenerse por ser un elemento importante de la solución de transacción.

Las consecuencias económicas del régimen de responsabilidad que se propone son difíciles de evaluar con exactitud por no haber datos precisos. Con el sistema propuesto, una parte importante de la indemnización por la pérdida o los daños de las mercancías, que hasta el momento ha sido absorbida por el seguro marítimo de la carga, será cubierta finalmente por el seguro mutuo (P & I) del porteador, pero no por esto dejará de ser necesario el seguro marítimo de la carga. Por varias razones, los propietarios de las mercancías seguirán cubriendo sus riesgos con un seguro de la carga. Pero a su vez las reclamaciones de los aseguradores marítimos de la carta contra los aseguradores del seguro mutuo aumentarán, lo que desde un punto de vista puramente económico tiene sus desventajas. En consecuencia, se puede prever que las primas del seguro de la carga disminuirán mientras que las primas del seguro mutuo de los porteadores aumentarán, aumento que probablemente se reflejará en los fletes. Según las estimaciones hechas por el sector sueco de los seguros, probablemente la disminución de las primas del seguro marítimo compensarán totalmente el aumento de las primas del seguro mutuo de los porteadores.

A la vista de lo anterior, parece probable que la redis tribución de los riesgos tendrá como resultado un cierto aumento de los costos globales de transporte, por lo menos hasta que el sector de los seguros haya adquirido suficiente experiencia en el funcionamiento del nuevo sistema. Sin embargo, hay que señalar en este contexto que las estimaciones del posible efecto neto de una redistribución de los riesgos como la propuesta en el proyecto indican que el aumento de los costos globales de transporte no pasaría del 0,5 % al 1 % del flete. Además debe mencionarse que estudios realizados recientemente en los Estados Unidos sobre el transporte de las importaciones y exportaciones estadounidenses en buques de línea regular han llegado a la conclusión de que *todos* los costos de las mercancías perdidas o dañadas (los costos sufragados por los propietarios de la carta, los porteadores y los aseguradores, así como los costos administrativos de los procedimientos de reclamación) suman menos del 0,5 % del valor de los productos importados y exportados.

Tras haber evaluado las ventajas desde el punto de vista jurídico del propuesto sistema de responsabilidad y sus posibles inconvenientes desde el punto de vista económico, y teniendo en cuenta la conveniencia de que el nuevo convenio llegue a recibir un apoyo universal, el Gobierno sueco cree que puede aceptar el sistema de responsabilidad instituido en el proyecto. Hay otra consideración importante que hay que tener en cuenta en este contexto. Hoy día el transporte internacional de mercancías se efectúa cada vez más utilizando varios medios de transporte. Si se eliminan las peculiaridades del régimen jurídico que actualmente regula el transporte marítimo y se ajusta ese régimen a los que rigen otros modos de transporte, se preparará el camino para el

[1] Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, hecho en Bruselas el 25 de agosto de 1924.

establecimiento de un sistema uniforme de transporte multimodal de la carga.

Artículo 6

El último aspecto mencionado también tiene importancia en relación con el sistema de limitación de la responsabilidad que se establece en el artículo 6. Los convenios que regulan otros modos de transporte utilizan el concepto de límite por kilogramo para determinar la responsabilidad por pérdida o daños de la carga. En cuanto a la demora, el Convenio de Varsovia relativo al transporte aéreo internacional [2] utiliza el mismo concepto de límite por kilogramo, mientras que el Convenio referente al transporte por ferrocarril y la Convención sobre el transporte por carretera utilizan el concepto de límite relacionado con el flete.

Un sistema de limitación basado en el peso de la carga perdida o dañada tiene varias ventajas desde el punto de vista de la claridad y la lógica. Elimina las ambigüedades que afectan actualmente al concepto de « unidad », que todavía da origen a muchas dudas y litigios. Además, parece obvio que el monto del límite debería ser el mismo independientemente de que las mercancías se hayan embalado en una gran caja o en cien cajas pequeñas. Por estas razones, y para que el nuevo convenio se ajuste al sistema establecido para otros modos de transporte, el Gobierno sueco apoya la variante A y, como segunda solución, la variante B del proyecto de artículo 6.

Se sugiere que el límite se fije en francos oro (llamados francos Poincaré). Sin embargo, desde que el Grupo de Trabajo terminó su labor se ha puesto de manifiesto que ya no es posible expresar estos límites en unidades de oro. Por lo tanto, el Gobierno sueco propone que el límite se fije en derechos especiales de giro, según los define el FMI. Esta fue la solución adoptada en septiembre de 1975 en la conferencia diplomática convocada por la OACI para revisar el Convenio de Varsovia.

Artículo 20

Con respecto al plazo de prescripción (párr. 1 del artículo 20), el proyecto contiene dos variantes. En principio el Gobierno sueco se inclina por un plazo de dos años. La experiencia confirma que el plazo actual de un año suele ser demasiado corto para celebrar negociaciones o iniciar un procedimiento legal. Aunque en el proyecto se prevé la posibilidad de prorrogar ese plazo (véase el párr. 3), a veces los propietarios de la carga o sus aseguradores han tenido dificultades para conseguir que el porteador o su asegurador acepte prorrogar el plazo. Por otra parte, el efecto muy limitado que tiene el no dar aviso de la pérdida, los daños o la demora (párr. 1 del artículo 19) ha llevado a veces a que haya abusos por parte del propietario de la carga, que puede no informar de la reclamación al porteador hasta uno de los últimos días del plazo de prescripción. Por estas razones, el Gobierno sueco sugiere que la CNUDMI estudie la posibilidad de combinar un plazo de dos años con otra disposición que exija que el propietario de la carga, para que pueda conservar su derecho de acción contra el porteador, deberá informar a éste de su reclamación en un plazo más corto, cuando todavía es posible determinar los hechos y reunir pruebas.

Artículo 21

El artículo 21 relativo a la jurisdicción sólo permite entablar demandas en los Estados contratantes. Sobre todo durante el período inmediatamente siguiente a la entrada en vigor del convenio, esta disposición tendrá efectos negativos a menos que se fije en una cifra muy alta el número de ratificaciones que se exigirán para que el convenio entre en vigor. Aparte de esto, si se entablase una demanda en un Estado no contratante, sería tentador para el tribunal que conociera de ella ignorar las disposiciones del convenio si esto supusiera tener que abandonar el caso, incluso aunque entre el contrato de transporte y aquel Estado hubiese una relación clara (por ejemplo, si el lugar de destino está situado en ese Estado no contratante). Por estas razones, el Gobierno sueco sugiere que se supriman en la tercera línea del párrafo 1 y en la segunda del apartado *a* del párrafo 2 la palabra « contratante » y en la cuarta línea del párrafo 3 la palabra « contratantes ».

Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas

[*Original : ruso*]

Título del Convenio

Puesto que en el Convenio no se tratan todos los problemas de la reglamentación del transporte marítimo de mercancías sino solamente algunos, si bien es cierto que éstos figuran entre los más importantes, convendría que ello se reflejara en el título, que en su forma actual parece demasiado general.

Artículo 1

a) La referencia que se hace en el párrafo 4 al hecho de que las « mercancías » incluyen los « animales vivos » parece inútil, sobre todo si se ha de conservar en alguna forma (véase *infra*) el párrafo 5 del Artículo 5, que trata especialmente de las condiciones del transporte del citado tipo de mercancías.

b) En el párrafo 5, se propone que se establezca que los contratos de transporte se concierten en forma escrita (por ejemplo, se podría decir « por contrato de transporte se entenderá aquel contrato escrito... »).

Artículo 2

Al final de la segunda frase del párrafo 4 se propone que se agregue lo siguiente : « siempre que éste (el titular del conocimiento) no sea el fletador según el contrato de fletamento ».

Artículo 4

No es de excluir la posibilidad de que, conforme a la presente definición del « período de responsabilidad » del porteador (« transporte de mercancías »), surjan dudas acerca de si el porteador responde o no de las mercancías que haya recibido para su transporte no en

[2] Convenio para la unificación de determinadas reglas relativas a transporte aéreo internacional, hecho en Varsovia el 12 de octubre de 1929.

el « puerto de carga », sino en otro lugar, o bien, si responde de las mercancías mientras se encuentren en el puerto de trasbordo (admisible con arreglo a los artículos 10 y 11), etc.

A fin de evitar tales dudas, quizás convendría suprimir en el párrafo 1 la última parte de la frase, o sea, a partir de las palabras : « en el puerto de carga . . . », teniendo en cuenta que, en el fondo, el « período de transporte », es decir, el período durante el cual las mercancías están bajo la custodia del porteador, está determinado en el párrafo 2.

Artículo 5

a) El párrafo 5 parece excesivamente complicado y hasta quizá sea innecesario : cuando los daños son consecuencia de « riesgos especiales », orgánicamente inherentes al transporte de animales vivos, es evidente que el porteador quedará exento de responsabilidad en virtud del principio general (párrafo 1), puesto que no hay falta de su parte.

b) La regla que figura en el párrafo 6, a saber, que el porteador no responderá de los daños que sufra la mercancía a consecuencia de la adopción de medidas *razonables* para el salvamento de los bienes, podría dar lugar en la práctia a diversas controversias : sobre el criterio de la *razonabilidad*, sobre la opción entre el salvamento de vidas humanas, por un lado, y el salvamento de mercancías, por el otro, y, en definitiva, podría influir negativamente en el cumplimiento, por parte de los capitanes de los buques mercantes, de las leyes tradicionales de la navegación marítima en lo relativo a la prestación de auxilio a otros buques en peligro.

c) Se propone que en el próximo período de sesiones de la CNUDMI se estudie si se debe conservar o no en el nuevo Convenio la norma, actualmente vigente en el derecho marítimo, relativa a los denominados « errores de navegación », introduciendo en ella ciertas enmiendas, que eliminen las ambigüedades que hasta el presente han dificultado su aplicación : en su forma modificada esa norma podría establecer que « el porteador quedará exento de responsabilidad por la pérdida o el daño de las mercancías o la demora en su entrega, si prueba que han sido provocados por errores en la conducción del buque ».

Es evidente que la eliminación total de esa norma entrañaría un aumento significativo del grado de riesgo para el porteador, un acentuado aumento del costo de los buques, etc.; además, hasta ahora no se han estudiado debidamente las consecuencias económicas de tal redistribución de los riesgos.

Artículo 6

a) De las distintas variantes propuestas en el proyecto, es preferible tomar como base para el examen la variante D (con la opción « X » que dice « del flete »).

b) Sería conveniente prever en este artículo (tomando como modelos el párrafo 5 del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924, o el artículo 2 del Protocolo de Bruselas de 1968) una estipulación relativa a los casos en que el cargador hubiera comunicado el carácter y el precio de las mercancías y éstos figuraran en el conocimiento o en otro documento probatario del contrato de transporte.

Artículo 8

Con arreglo al proyecto, las posibles causas de pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad del porteador podrían ser no solamente la premeditación de sus actos, sino la comisión inconsiderada de actos con conocimiento de que probablemente causarán daños. En el fondo, esta referencia a la « imprudencia » no significa más que utilizar otra palabra para decir « negligencia ». En cuanto al « conocimiento de que probablemente ocurrirían tales daños », en la práctica sería excepcionalmente difícil demostrar que tal « probabilidad » estaba fuera del alcance del « conocimiento » o de la previsión del porteador. En consecuencia, podría presentarse en la práctica una situación en la cual la norma destinada a limitar el grado de responsabilidad del porteador, que se aplica precisamente en caso de negligencia (párrafo 1 del artículo 5), resultaría inaplicable con motivo de su negligencia.

Por las razones expuestas se propone que se supriman en el artículo 8 las palabras « o imprudentemente y con conocimiento de que probablemente ocurrirían tales daños ».

Artículo 9

a) En el párrafo 1 de este artículo (y del artículo 15) conviene indicar que el hecho del transporte de mercancías sobre cubierta debería anotarse en el conocimiento : tal anotación tiene importancia tanto para las relaciones recíprocas entre el porteador y el propietario de la carga, como para las relaciones recíprocas entre el cargador (vendedor) y el consignatario (comprador), en particular en lo que atañe al seguro de la carga, a las operaciones bancarias, etc.

b) Del mismo modo, en el párrafo 1 habría que precisar cuál es el país cuyas disposiciones legales se mencionan (por ejemplo, « el país del puerto de carga »).

c) No parece suficientemente clara la redacción del párrafo 3 y, en particular, al modificarla habría que expresar con mayor precisión el sentido principal de su primera cláusula que, como es comprensible, consiste en que las disposiciones del artículo 6 (al igual que las del artículo 8) sean aplicables en el caso de que la carga no haya sido instalada correctamente en cubierta, y la pérdida o el daño, o la demora en la entrega, sean exclusivamente consecuencia directa del transporte de la carga en cubierta.

Artículo 11

A fin de definir más exactamente las situaciones previstas en este artículo y en el artículo 10, se podría precisar, al comienzo del párrafo 1 del artículo 11, que se refiere a los casos en que el contrato de transporte contenga una *cláusula especial* (en lugar de « estipule ») que disponga que el porteador realizará únicamente una parte *concretamente especificada* del transporte (en lugar de decir simplemente « una parte del transporte »).

Artículo 16

En el párrafo 1 de este artículo se sobreentiende, pero no se afirma directamente, el derecho del porteador a

introducir en el conocimiento, en determinadas circunstancias, una estipulación sobre los datos de la carga de que tuviera motivos para considerar dudosas o que no hubiera podido verificar. Por tanto, habría que completar el final de este párrafo con una referencia directa al hecho de que, en las condiciones citadas, « el porteador *podrá introducir en el conocimiento las estipulaciones correspondientes* junto con la constancia expresa de esos motivos o inexactitudes, o de la falta de medios razonables de verificación ».

Artículo 17

Se propone que se supriman los párrafos 3 y 4 de este artículo, por cuanto la solución de las cuestiones mencionades en el primero de estos párrafos se deja, sin perjuicio de la uniformidad, a las normas del derecho interno, al tiempo que las cuestiones tratadas en el párrafo 4 pueden resolverse satisfactoriamente con las disposiciones del artículo 8.

Artículo 19

a) En los párrafos 1, 2 y 5 de este artículo se indica el momento en que debe comenzar a contarse el plazo para el aviso por escrito que debe dar el consignatario al porteador, a saber : « el momento de la entrega de las mercancías al consignatario » (párrafos 1 y 5), o « los diez días siguientes a la entrega » (párrafo 2). En el texto ruso el término que traduce « entrega » difiere en los párrafos 1 y 5, por una parte, del empleado en el párrafo 2, por otra.

Teniendo en cuenta los diversos sentidos asignados a estos conceptos en el proyecto de Convenio (véase el artículo 4), sería correcto unificar la terminología y hablar también en el párrafo 2 de « la entrega de las mercancías al consignatario ».

b) En el párrafo 6 convendría precisar que se considera que el aviso dado al porteador también es válido con respecto al porteador efectivo que ha participado en la ejecución del transporte.

Artículo 20

Se propone que se modifique el párrafo 3, redactándolo de modo análogo al párrafo 2 del artículo 22 de la Convención sobre la prescripción en materia de compraventa internacional de mercaderías, de 1974, que establece que « 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 ».

Artículo 21

Se despendre de este artículo que son múltiples los órganos jurídicos, con sede en diversos países, ante los cuales pueden entablarse acciones en relación con el contrato de transporte y la elección del órgano jurídico dependería enteramente del criterio del demandante, lo que significaría una grave incertidumbre para la otra parte, es decir, el demandado.

Es a todas luces evidente que esta disposición desconoce el principio de la igualdad de las partes y del justo equilibrio entre sus derechos e intereses.

Además, tal disposición se opondría a los términos de los acuerdos internacionales concertados por una serie de países, que contienen normas imperativas sobre jurisdicción en el caso de pleitos entre las organizaciones de esos países, entre ellos, los pleitos relacionados con el transporte marítimo de mercancías (por ejemplo, la Convención sobre cuestiones de arbitraje, del año 1972, ratificada ya por ocho países miembros del Consejo de Asistencia Económica Mutua (CAEM)).

En lo que respecta concretamente a la disposición del párrafo 2, relativa al embargo de los buques, en caso de que se mantenga este párrafo sería imprescindible expresar con toda precisión que esta disposición no es aplicable a los buques de propiedad del Estado.

Teniendo en cuenta todo lo que precede, así como el hecho de que el problema de la jurisdicción (« la delimitación de la competencia internacional »), que es un problema permanente y sumamente complicado, excede del ámbito del objeto reglamentable por el nuevo Convenio, sería más aconsejable renunciar a incluir en él este artículo, dejando la solución de este problema —sin perjuicio de la uniformidad— a las normas de la legislación interna.

Otra posibilidad consistiría en prever que las disposiciones sobre competencia, que figuran en los apartados *a* a *d* del párrafo 1, tendrán aplicación en caso de que en el contrato de transporte no se hubiese establecido cuál será el tribunal competente.

Artículo 22

Varias de las observaciones formuladas acerce del artículo 21 (véase *supra*) se aplican al artículo 22, referente al arbitraje. Además, la disposición del artículo 22 sobre la multiplicidad de los posibles lugares de incoación del procedimiento arbitral permite una opción todavía más amplia, a discreción del demandante, que la disposición del artículo 21 sobre la jurisdicción (en lo que respecta al lugar efectivo de celebración del arbitraje, sus formas, a saber, arbitraje especial o arbitraje institucional, etc.).

En la práctica la adopción del artículo 22 podría conducir a la renuncia del uso del procedimiento arbitral (de conformidad con los contratos de transporte marítimo) cuya utilidad está generalmente reconocida, por ejemplo, en el marco de las Naciones Unidas, y que, entre otras cosas, se caracteriza por su efectividad y sencillez y por exigir menos trámites engorrosos y menos gastos que el procedimiento judicial.

Teniendo en cuenta lo que antecede, se propone que se suprima por completo este artículo del proyecto, o que se limite a reconocer las cláusulas arbitrales contenidas en los contratos de transporte marítimo.

III.—Comentarios de los organismos especializados

Organización de Aviación Civil Internacional

[*Original : inglés*

No se formulan comentarios específicos sobre el proyecto de artículos preparado por el Grupo de Trabajo; en cambio, para su información, se envían copias de los

cuatro protocolos que modifican el Convenio de Varsovia de 1929 así como de dicho convenio, con las modificaciones de La Haya (1955) y de ciudad de Guatemala (1971), que fueron aprobadas en la Conferencia Internacional de Derecho Aéreo celebrada con los auspicios de la OACI en Montreal del 3 al 25 de septiembre de 1975 [1]. Estos instrumentos fueron aprobados por el voto afirmativo de más de dos tercios de los miembros de la Conferencia, integrada por delegaciones de 67 Estados.

El Protocolo de Montreal N.º 4 puede ser de interés particular para el Grupo de Trabajo, pues se refiere primordialmente al transporte aéreo de carga. Los rasgos básicos de ese instrumento son :

a) La simplificación de la documentación, que permite sustituir la carta de porte aéreo por « cualquier otro medio que dejare constancia de la información relativa al transporte que haya de efectuarse », permitiendo así el uso de sistemas de elaboración electrónica de datos y por computadoras (artículo III);

b) La introducción del régimen de « responsabilidad objetiva » del porteador, con excepciones limitadas (artículo IV);

c) El límite de la responsabilidad no fue incrementado; no obstante, ya no se expresa utilizando una cláusula oro sino valiéndose de los Derechos Especiales de Giro del Fondo Monetario Internacional; sin embargo, los Estados que no son miembros del Fondo Monetario Internacional podrán declarar que en los procedimientos judiciales seguidos en su territorio se exigen los límites de la responsabilidad conforme al franco Poincaré tradicional, consistente de 65,5 miligramos de oro con ley de 900 milésimas (artículo VII).

Protocolo de Montreal N.º 4 que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929 modificado por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955

LOS GOBIERNOS FIRMANTES,

CONSIDERANDO que es deseable modificar el Convenio ...

HAN CONVENIDO lo siguiente :

CAPÍTULO I

MODIFICACIONES AL CONVENIO

Artículo I

...

Artículo II

...

Artículo III

En el Capítulo II del Convenio se suprime la Sección III (artículos 5 a 16) y se sustituye por la siguiente :

« *Sección III. Documentación relativa a las mercancías*

» *Artículo 5*

» 1. En el transporte de mercancías, se expedirá una carta de porte aéreo.

» 2. Cualquier otro medio que dejare constancia de la información relativa al transporte que haya de efectuarse, podrá, con el consentimiento del expedidor, sustituir a la expedición de la carta de porte aéreo. Si se dejare constancia de dicha información por esos otros medios, el transportista, si así lo solicitare el expedidor, entregará a éste un recibo de las mercancías que permita la identificación del embarque y el acceso a la información contenida en el registro conservado por esos otros medios.

» 3. La imposibilidad de utilizar, en los puntos de tránsito y de destino, los otros medios, que permiten constatar las informaciones relativas al transporte, mencionados en el párrafo 2 del presente artículo, no dará derecho al transportista a rehusar la aceptación de las mercancías que deben transportarse.

» *Artículo 6*

» 1. La carta de porte aéreo se expedirá por el expedidor en tres ejemplares originales.

» 2. El primer ejemplar llevará la indicación « para el transportista » y será firmado por el expedidor. El segundo ejemplar llevará la indicación « para el destinatario », y será firmado por el expedidor y el transportista. El tercer ejemplar será firmado por el transportista y entregado por éste al expedidor previa aceptación de la mercancía.

» 3. La firma del transportista y la del expedidor podrán ser impresas o reemplazadas por un sello.

» 4. Si, a petición del expedidor, el transportista extendiere la carta de porte aéreo, se considerará, salvo prueba en contrario, que actúa en nombre del expedidor.

» *Artículos 7 a 16*

... »

Artículo IV

Se suprime el artículo 18 del Convenio y se sustituye por el siguiente :

« *Artículo 18*

» 1. El transportista será responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería de cualquier equipaje facturado, cuando el hecho que haya causado el daño se haya producido durante el transporte aéreo.

» 2. El transportista será responsable del daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería de mercancías, por la sola razón de que el hecho que haya causado el daño se produjo durante el transporte aéreo.

» 3. Sin embargo, el transportista no será responsable si prueba que la destrucción, prdida o avería de la mercancía se debe exclusivamente a uno o más de los hechos siguientes :

» *a)* La naturaleza o el vicio propio de la mercancía;

» *b)* El embalaje defectuoso de la mercancía, realizado por una persona que no sea el transportista o sus dependientes;

» *c)* Un acto de guerra o un conflicto armado;

» *d)* Un acto de la autoridad pública ejecutado en relación con la entrada, la salida o el tránsito de la mercancía.

» 4. El transporte aéreo, en el sentido de los párrafos precedentes del presente artículo, comprenderá el período durante

[1] Los textos completos de los protocolos figuran en las siguientes publicaciones de la OACI : Protocolo que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955. Firmado en la ciudad de Guatemala el 8 de marzo de 1971. OACI, 1971, Doc. 8932. Protocolo adicional N.º 1 ..., firmado en Montreal el 25 de septiembre de 1975. OACI, 1975, Doc. 9145. Protocolo adicional N.º 2 ..., firmado en Montreal el 25 de septiembre de 1975. OACI, 1975, Doc. 9146. Protocolo adicional N.º 3 ..., firmado en Montreal el 25 de septiembre de 1975. OACI, 1975, Doc. 9147. Protocolo de Montreal N.º 4 ..., firmado en Montreal el 25 de septiembre de 1975. OACI, 1975, Doc. 9148.

el cual el equipaje o las mercancías se hallen bajo la custodia del transportista, sea en un aeródromo o a bordo de una aeronave o en un lugar cualquiera en caso de aterrizaje fuera de un aeródromo.

» 5. El período del transporte aéreo no comprende ningún transporte terrestre, marítimo o fluvial, efectuado fuera de un aeródromo. Sin embargo, cuando dicho transporte se efectuare en ejecución del contrato de transporte aéreo para fines de carga, entrega o transbordo, todo daño se presumirá, salvo prueba en contrario, como resultante de un hecho acaecido durante el transporte aéreo. »

Artículos V y VI

...

Artículo VII

En el artículo 22 del Convenio :

a) Se suprimen en el párrafo 2 *a* las palabras « y de mercancías ».

b) Después del párrafo 2 *a* se añade el siguiente :

« *b)* En el transporte de mercancías, la responsabilidad del transportista se limitará a la suma de 17 Derechos Especiales de Giro por kilogramo, salvo declaración especial de valor hecha por el expedidor en el momento de la entrega del bulto al transportista y mediante el pago de una tasa suplementaria, si hay lugar a ello. En este caso, el transportista estará obligado a pagar hasta el importe de la suma declarada, a menos que pruebe que éste es superior al valor real en el momento de la entrega. »

c) El párrafo 2 *b* se designará como párrafo 2 *c*.

d) Después del párrafo 5 se añade el siguiente párrafo :

« 6. Las sumas expresadas en Derechos Especiales de Giro mencionadas en este artículo se considerará que se refieren al Derecho Especial de Giro definido por el Fondo Monetario Internacional. La conversión de la suma en las monedas nacionales, en el caso de actuaciones judiciales, se hará de acuerdo con el valor de dichas monedas en Derechos Especiales de Giro en la fecha de la sentencia. El valor, en Derechos Especiales de Giro, de la moneda nacional de una Alta Parte que sea miembro del Fondo Monetario Internacional, se calculará de conformidad con el método de valoración aplicado por el Fondo Monetario Internacional para sus operaciones y transacciones que esté en vigor en la fecha de la sentencia. El valor, en Derechos Especiales de Giro, de la moneda nacional de una Alta Parte Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la manera determinada por dicha Alta Parte.

» Sin embargo, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones del párrafo 2 *b* del artículo 22, podrán declarar, en el momento de la ratificación o de la adhesión o posteriormente, que el límite de responsabilidad del transportista, en los procedimientos judiciales seguidos en su territorio, se fija en la suma de doscientas cincuenta unidades monetarias por kilogramo. Esta unidad monetaria consiste en sesenta y cinco miligramos y medio de oro con ley de novecientas milésimas. Dicha suma podrá convertirse a la moneda nacional en cifras redondas. La conversión de esta suma en moneda nacional se efectuará de acuerdo con la ley del Estado interesado. »

Artículos VIII a XXV

...

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los Plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Protocolo.

HECHO en Montreal el día veinticinco del mes de septiembre del año mil novecientos setenta y cinco, en cuatro textos auténticos en español, francés, inglés y ruso. En caso de divergencias, hará fe el texto en idioma francés, en que fue redactado el Convenio de Varsovia del 12 de octubre de 1929.

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO

[*Original : inglés*]

En opinión de la OIT, la combinación de los artículos 5 y 7 del proyecto de convenio proporciona la protección para los empleados y los agentes que, en el caso de convenios de esta índole, la OIT siempre se ha preocupado por asegurar.

IV.—Comentarios de otras organizaciones intergubernamentales

OFICINA CENTRAL DE TRANSPORTES INTERNACIONALES POR FERROCARRIL *

[*Original : francés*]

A.—*Observaciones*

Párrafo 1 del artículo 5

Sugerimos la siguiente versión para estas disposiciones :

« 1. El porteador será responsable de los perjuicios que resulten de la pérdida o avería de las mercancías, si el hecho que causó la pérdida o la avería se produjo cuando las mercancías estaban a su cargo conforme al artículo 4; también responderá de los perjuicios resultantes de la demora en la entrega.

» El porteador quedará liberado de su responsabilidad si prueba que él, sus empleados y sus agentes adoptaron todas las medidas razonablemente necesarias para evitar los perjuicios. »

Motivos

Consideramos por lo menos inútil que se ligue *a priori* la responsabilidad del porteador por la demora con la condición de que « el hecho que causó ... la demora en la entrega se produjo cuando las mercancías estaban a su cargo conforme al artículo 4 ».

Por una parte, la persona que invoca la responsabilidad del porteador por la demora podría tener dificultades en probar concretamente que la demora fue causada por el hecho, pues no puede controlar el proceso de transporte; por otra parte, si la demora se debió a un hecho sucedido antes que las mercancías estuviesen a cargo del porteador, éste estará siempre autorizado a probar que él, sus empleados y sus agentes adoptaron todas las medidas razonablemente necesarias para evitar los perjuicios ocasionados por la demora.

Además, en la Convención de Varsovia, que en cierta medida sirvió de modelo para la elaboración de las disposiciones de que se trata, la regla básica sobre la responsabilidad del porteador por la demora no prevé tampoco la condición de que se trata en el texto del párrafo 1 del artículo 5 del proyecto.

Sería preferible elaborar, por una parte, una cláusula distinta relativa a la responsabilidad del porteador y, por la otra, otra cláusula que determinase las condiciones en que el porteador podría liberarse de su responsabilidad.

* Otros comentarios de la Oficina Central figuran *infra*, en la segunda parte, IV.2.

Artículo 5

Sugerimos que se inserte la siguiente cláusula como nuevo párrafo 2 :

« Cuando se pruebe que la pérdida o el daño (avería) de las mercancías se produjo durante el transporte o que hubo demora en la entrega, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el hecho que causó la pérdida o el daño ocurrió mientras las mercancías estaban a cargo del porteador conforme al artículo 4. »

En caso de que se adopte nuestra sugerencia relativa al párrafo 1 del artículo 5 *supra*, ese texto debería limitarse a los casos de pérdida y avería y se redactaría como sigue :

« Cuando se pruebe que la pérdida o el daño (avería) de las mercancías se produjo durante el transporte, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el hecho que causó la pérdida o el daño (avería) ocurrió mientras las mercancías estaban a cargo del porteador conforme al artículo 4. »

Motivos

Según la regla general de prueba « *asserenti incumbit probatio* », la persona que invoque la responsabilidad del porteador, es decir, el derechohabiente, debería probar no solamente que ha ocurrido una pérdida, un daño o una demora durante el transporte, sino también que el hecho que causó la pérdida, el daño o la demora se produjo cuando las mercancías estaban a cargo del porteador conforme al artículo 4.

Aunque el derechohabiente no puede controlar el proceso del transporte ni conoce, en general, el hecho que causó la pérdida, el daño o la demora, el ofrecimiento de la prueba indicada precedentemente no le causará dificultades notables, en tanto que pueda demostrar que la pérdida, el daño o la demora se han producido durante el transporte; sucede con frecuencia, en efecto, que el hecho perjudicial y su efecto (es decir, la pérdida, el daño, la avería o la demora) se producen simultáneamente o poco después.

En casos más raros, cuando esa coincidencia no surja claramente de las circunstancias del caso, el derechohabiente podría enfrentarse con graves dificultades de prueba; consideramos, pues, más equitativo prever una presunción que imponga al porteador —quien está mejor informado sobre el curso del transporte— la obligación de ofrecer la prueba de que el hecho que causó la pérdida, el daño o la demora *no se produjo* durante el transporte. Por ejemplo, cuando pereciesen envenenados animales vivos durante el transporte, no sería equitativo obligar al derechohabiente a que probase que la intoxicación se produjo durante el transporte y no antes de la entrega para el transporte.

Artículo 6

Sugerimos que se adopte en principio la variante B; no obstante, la disposición que figura en el inciso *b* del párrafo 1 debería completarse como sigue :

« *b)* Cuando se produzca una demora en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5 la responsabilidad del porteador no excederá, *cuando se produzca una pérdida o un daño distintos de los previstos en el inciso* a, del doble del flete. »

Motivos

Nos parece adecuado prever en principio un límite de indemnización distinto (y en general más bajo) cuando se produzcan daños causados por la demora, habida cuenta de que es posible exigir una diligencia mayor al porteador respecto de la conservación de las mercancías en buen estado, que respecto de la demora en la entrega. Sin embargo, este argumento parece menos pertinente en caso de transporte de mercancías perecederas.

El texto del inciso *a* del párrafo 1 de la variante B sugiere que el límite de la indemnización prevista en este caso es aplicable también a los casos en que la pérdida o la avería han sido causadas por la demora en la entrega. Si nuestras informaciones son correctas, ésa fue la intención del Grupo de Trabajo. Sin embargo, el texto del inciso *b* puede ser interpretado en el sentido de que el límite previsto en el mismo se aplica a toda pérdida o daño causados por la demora.

La redacción que se propone permitiría evitar litigios sobre esta cuestión fundamental.

La adopción de la variante B favorecería, por otra parte, cierta armonización con el Convenio CIM y con la Convención CMR.

Párrafo 1 del artículo 20

Sugerimos que se prevea un plazo de un año.

Motivos

El plazo de un año nos parece suficiente habida cuenta, en particular, de que el párrafo 3 de este artículo prevé la posibilidad de prorrogarlo.

Además, la adopción de un plazo de un año favorecería la armonización de los derechos en materia de transporte en los diferentes medios de transporte (el plazo de prescripción general en el Convenio CIM y la Convención CMR es de un año).

B.—*Observaciones de forma*

Párrafo 4 del artículo 1

Las palabras « otra unidad de transporte similar » deberían reemplazarse por « otro dispositivo de transporte similar ».

Motivos

La expresión sugerida se ajusta mejor a la expresión inglesa « *similar article of transport* »; además, en el artículo 6 del proyecto, en el texto francés de las variantes C, D y E, las palabras inglesas « *similar article of transport* » han sido traducidas por « *engin* » (sin duda sería también preferible que en estos textos se hablase de « *engins de transport* »).

Inciso b *del párrafo 2 del artículo 4*

Consideramos preferible reemplazar las palabras « *aux usages particuliers à ce commerce* » en el texto francés por las palabras « *aux usages particuliers au commerce considéré* ».

Motivos

El texto francés sugerido se ajusta mejor al texto inglés; además, no se entiende claramente a qué se refiere la palabra « *ce* » del texto francés actual.

Párrafo 1 del artículo 5

a) Las palabras « el daño » deberían reemplazarse por las palabras « la avería ».

Motivos

Todos los demás acuerdos relativos al transporte se refieren a la responsabilidad del porteador por pérdida o « *averías* » :

Párrafo 1 del art. 27 del CIM;

Párrafo 1 del art. 17 de la CMR;

Párrafo 1 del art. 18 de la Convención de Varsovia.

El artículo 105 del Código de Comercio francés emplea igualmente esta expresión.

La palabra « *avarie* » figura también en el párrafo 2 del artículo 11 del texto francés del proyecto de convenio.

Si se acepta esta sugerencia, deberán adaptarse en consecuencia todos los pasajes análogos.

b) La palabra « *préjudice* » en el texto francés debería ser reemplazada por las palabras « *la perte, le dommage (l'avarie) ou le retard à la livraison* ».

Motivos

En este pasaje del texto inglés figuran las palabras « *loss or damage to the goods, as well as from deley in delivery* ». La traducción sugerida para el texto francés corresponde exactamente a los términos utilizados en inglés.

Pensamos, además, que la demora en la entrega no puede considerarse *a priori* como perjuicio; un perjuicio *puede* surgir de aquélla, pero no necesariamente.

El texto inglés distingue claramente entre tres nociones :

El *hecho* que causó la pérdida, el daño o la demora en la entrega,

La *pérdida, el daño o la demora en la entrega,*

El *perjuicio* causado por la pérdida, el daño o la demora en la entrega;

no vemos que exitan razones valederas para no reproducir estas nociones en el texto francés, tal como figuran en el texto inglés.

Párrafo 4 del artículo 5

Sugerimos la siguiente redacción :

« El porteador no responderá en caso de incendio a menos que el demandante demuestre ... »

Motivos

La responsabilidad del porteador por los daños causados por el incendio figura de todos modos en la regla general prevista en el párrafo 1 de este artículo; la redacción sugerida aclara aún más que se trata en este caso de una excepción a la regla general.

Párrafo 5 del artículo 5

Sugerimos que se complete como sigue el final del texto francés de este párrafo a fin de que se ajuste más fielmente al texto inglés :

« ... Il est présumé que la perte, le dommage ou le retard a été ainsi causé à moins *qu'il n'y ait preuve* que la perte, le dommage ou le retard résulte, *totalement ou partiellement*, d'une faute ou d'une négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires. »

Párrafo 7 del artículo 5

La palabra « *préjudice* » en el texto francés deberá reemplazarse en tres pasajes por las palabras « *la perte, le dommage (l'avarie) ou le retard à la livraison* ».

Motivos

En el texto inglés figura tres veces la expresión « *loss, damage or delay in delivery* », y el texto sugerido para el francés se ajusta exactamente a este texto inglés; sería preferible aplicar una terminología uniforme en los dos textos, inglés y francés; además, la demora en la entrega no siempre causa un perjuicio (véase igualmente nuestra observación relativa al inciso *b* del párrafo 1 del artículo 5).

Variante B del artículo 6

Aparentemente, el texto francés del inciso *a* del párrafo 1 es más completo que el texto inglés; en nuestra opinión, el texto inglés debería completarse como sigue :

« *a)* The liability of the carrier for *loss, damage or expense resulting from* loss or damage to *the* goods according ... »

Artículo 7

El texto francés del párrafo 1 debería completarse como sigue :

« 1. Les exonérations et limitations *de la responsabilité* prévues ... »

Motivos

Adaptación más completa al texto inglés.

Artículo 8

Sugerimos reemplazar en tres pasajes la palabra « daños » por la palabra « perjuicios ».

Además, consideramos que sería más adecuado utilizar, en el texto inglés, la expresión « *loss, damage or expense* » en lugar de hablar de « *damage* ».

Consideramos que estas modificaciones son necesarias para mantener una terminología uniforme en todo el Convenio.

Párrafo 1 del artículo 9

Sugerimos que se redacte como sigue el final de este párrafo del texto francés :

« ... aux usages particuliers *au commerce considéré* ou aux règlements en vigueur. »

Motivos

El texto sugerido se ajusta más exactamente al texto inglés; además, no se entiende claramente a qué se refiere la palabra « *ce* » en el texto francés actual.

Párrafo 1 del artículo 13

Sugerimos que se reemplacen, en el texto francés, las palabras « *leur caractère dangereux* » por las palabras « *la nature du danger* ».

Motivos

El texto sugerido se ajusta más exactamente al texto inglés, que parece ser más correcto.

Párrafo 1 del artículo 15

Sugerimos que se redacte como sigue la frase introductoria :

« 1. El conocimiento de embarque deberá indicar, *particularmente*, los siguientes datos : »

Motivos

Consideramos que la redacción propuesta es más flexible.

Inciso f *del párrafo 1 del artículo 15*

Sugerimos la siguiente redacción del texto francés :

« *f)* le port de chargement en vertu du contrat de transport et la date de prise en charge des marchandises *par le transporteur* au port de chargement. »

Motivos

Adaptación al texto inglés.

Párrafo 1 del artículo 16

a) Las palabras « *d'unité* » en el texto francés deben reemplazarse por las palabras « *de pièces* ».

Motivos

Adaptación a la terminología del inciso *a* del párrafo 1 del artículo 15 del texto francés.

b) Sugerimos que se adapte el texto francés al texto inglés como sigue :

« ... prise en charge *ou mise à bord, lorsqu'un connaissement " embarqué " a été délivré*, ou qu'il n'a pas eu les moyens ... »

Párrafos 1, 2 y 4 del artículo 17

Las palabras « de todas las pérdidas, daños o gastos » deberían reemplazarse por las palabras « de todos los perjuicios ».

Motivos

Se busca respetar así la uniformidad de la terminología en todo el convenio (véase particularmente el texto del párrafo 1 del artículo 5).

Inciso b *del párrafo 2 del artículo 21*

Sugerimos la siguiente redacción en francés :

« Le Tribunal du lieu de la saisie statuera sur le point de savoir, si la garantie est suffisante *ainsi que sur toutes autres questions relatives à la garantie.* »

Motivos

El texto francés actual no se ajusta exactamente al texto inglés.

V.—Comentarios de otras organizaciones internacionales

Asociación Internacional de Armadores

[*Original : inglés*]

Artículo 1

Párrafo 1

El contrato de transporte marítimo de mercancías, basado en un conocimiento de embarque, no siempre es celebrado por el cargador. Cuando la reserva de espacio en el buque precede a la entrega de la carga al porteador, en las ventas y adquisiciones realizadas de conformidad con cláusulas FOB o FAS, es el consignatario quien celebra el contrato de transporte marítimo de mercancías. Por ello la mención de los cargadores como únicos contratantes del porteador no parece responder exactamente a la realidad. Es aconsejable utilizar el término « gestor de la carga » en lugar de « cargador » o, en caso contrario, definir el término « cargador » a los fines de este convenio.

Párrafo 4 [1]

De aceptarse esta definición, el cargador no sólo sería responsable por la pérdida de la carga sino también por los daños y por el desgaste de su embalaje. Pero podría suceder que por su naturaleza, el embalaje estuviese expuesto inevitablemente a daños y a una amortización natural durante el proceso de transporte. El cargador no debe ser responsable por los daños o el desgaste sufridos por el embalaje.

La responsabilidad del cargador por el embalaje sólo cabe cuando se trate de embalajes duraderos, como contenedores, paletas u otras unidades similares utilizadas para el transporte. A este respecto, es conveniente que el párrafo 4 se redacte como sigue :

« Por " mercancías " se entenderá todo tipo de mercancías, incluso animales vivos; cuando las mercancías se agrupen en un contenedor, paleta u otra unidad similar y duradera de transporte o embalaje, se entenderá como " mercancías " dicha unidad de transporte o embalaje si es proporcionada por el cargador. »

Párrafo 5 [2]

Como se dijo precedentemente (véanse los comentarios del párrafo 1 de este artículo), el cargador no siempre

[1] El texto del párrafo 4, en que se han subrayado las palabras que interesan particularmente al comentario, es el siguiente :

« Por "mercancías" se entenderá todo tipo de mercancías, incluso animales vivos; *cuando las mercancías* se agrupen en un contenedor, paleta u otra unidad de transporte similar, o cuando *estén embalados, el término "mercancías" comprenderá esa unidad de* transporte o embalaje si es proporcionada por el cargador. »

[2] El texto del párrafo 5, en que se han subrayado las palabras que interesan particularmente al comentario, es el siguiente :

« Por "*contrato de transporte*" *se entenderá aquel en virtud del cual el porteador conviene con el cargador*, contra el pago de un flete, en transportar determinadas mercancías por mar de un puerto a otro en el cual habrán de entregarse. »

es el que celebra el contrato de transporte marítimo de mercancías.

Artículo 2

Párrafo 3

Esta disposición no tiene valor práctico alguno. Huelga decir que todo Estado contratante puede aplicar las disposiciones del convenio a las relaciones originadas en transacciones internas. No hay necesidad de establecer ese derecho en el convenio, que apunta a regir el comercio internacional.

Artículo 5

Párrafo 1

Los hechos que pueden causar la pérdida o el daño de las mercancías o la demora en la entrega se mencionan dos veces en este párrafo. El porteador quedará exonerado de responsabilidad si prueba que él, sus empleados y sus agentes adoptaron todas las medidas razonablemente necesarias para evitar el hecho y sus consecuencias. Si se mantiene este texto, el porteador deberá probar que el daño fue causado por un hecho particular acaecido sin su culpa y respecto del cual sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas razonablemente necesarias para evitarlo. En consecuencia, si no se pudiese establecer una causa determinada de la pérdida o el daño de las mercancías o de la demora en la entrega, el porteador no quedará relevado de su responsabilidad, aunque haya cumplido adecuadamente con sus obligaciones. Como esta disposición coloca al porteador en una situación extremadamente difícil, es conveniente redactar de otra manera la norma para que el porteador pueda quedar exonerado de su responsabilidad si prueba que adoptó todas las medidas razonablemente necesarias para evitar pérdidas o daños de las mercancías o los gastos resultantes de la demora en la entrega, es decir, si puede demostrar al propietario de la carga que ha cumplido correctamente sus deberes de porteador. Si se demuestra el adecuado cumplimiento de esos deberes, el porteador queda exonerado de responsabilidad, aunque no se determinen las causas particulares de la pérdida o el daño de las mercancías o de la demora de la entrega.

Los principios básicos de exoneración del porteador aéreo están redactados básicamente siguiendo estas directrices (véanse los artículos 18 y 20 del Convenio de Varsovia de 1929) [3].

A la luz de estos comentarios, vale mencionar que conforme a la redacción de la norma básica de la responsabilidad del cargador, para relevarlo de responsabilidad basta con probar que el daño no ha sido causado por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes.

En consecuencia, se considera conveniente que el párrafo 1 del artículo 5 se redacte como sigue :

« 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, cuando estos hechos sucedan mientras las mercancías estén bajo su custodia, de conformidad con la definición del artículo 4, a menos que el porteador pruebe que él, sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas razonablemente necesarias para evitar dichos perjuicios resultantes de la pérdida o el daño. »

Párrafo 2

Si la capacidad del buque no fuese utilizada enteramente por las cargas contratadas, no podría privarse al porteador del derecho de completar la carga llenando el espacio libre durante el viaje. Por consiguiente, el tiempo empleado para ese fin en los puertos de ruta no debería considerarse « demora ».

Analógicamente, el cargador cuyas mercancías constituyen solamente una parte de la carga del buque, junto con las mercancías de otros cargadores, no puede exigir que sus mercancías sean transportadas directamente a destino, sin tener en cuenta las mercancías de otros cargadores. El tiempo empleado en los puertos de ruta para descargar las mercancías transportadas por un buque junto con otras mercancías tampoco podría considerarse « demora en la entrega » respecto a estas últimas, por la que el porteador sería responsable.

Es necesario, pues, que se agregue al final del párrafo 2 la siguiente disposición :

« El término " demora " no incluye el tiempo utilizado durante el viaje para cargar o descargar las mercancías. »

Párrafo 5

La norma relativa al riesgo especial inherente al transporte de animales vivos ofrece una solución muy complicada sobre la división del peso de la prueba entre el porteador y el propietario de la carga. Primero, el porteador debe demostrar que ha cumplido todas las instrucciones especiales que le impartió el cargador respecto de los animales, y que en las circunstancias del caso, la pérdida, el daño o la demora en la entrega pudiese atribuirse a los riesgos inherentes a ese tipo de transporte. Surge entonces la presunción de que la pérdida, el daño o la demora en la entrega se debieron a esos hechos. El peso de la prueba en contrario se transfiere al propietario de la carga. Resulta particularmente difícil distinguir entre los hechos conforme a los cuales el daño sufrido por el propietario de la carga puede atribuirse a los riesgos inherentes al transporte de animales vivos (el peso de la prueba de los hechos recae en el porteador) y los hechos presuntos que evidencien que la pérdida, el daño o la demora en la entrega dimanan de esas circunstancias. Si el porteador debe demostrar que la pérdida, el daño o la demora en la entrega pueden atribuirse a los riesgos inherentes al transporte de animales, restan entonces pocas posibilidades para aplicar la presunción antes mencionada. En otras palabras, habida cuenta de esta división de deberes, es casi imposible determinar en qué momento cesa el deber de probar del porteador y en qué momento comienza la presunción cuya refutación corre a cargo del propietario de la carga. La aplicación práctica de esta norma parece causar grandes dificultades. A fin de evitarlas, es aconsejable que se releve al porteador

[3] Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, 137 *League of Nations Treaty Series* 11.

del peso de probar que la pérdida, el daño o la demora en la entrega son atribuibles a riesgos inherentes al transporte de animales. De seguirse esa interpretación, una vez que el porteador probase que ha cumplido todas las instrucciones especiales del cargador respecto de los animales, surgiría la presunción de que el daño ha sido consecuencia de los riesgos especiales inherentes al transporte de animales vivos. Por lo tanto, se propone suprimir las palabras « y que, habida cuenta de las circunstancias de hecho, la pérdida, el daño o la demora en la entrega podría atribuirse a tales riesgos, . . . ».

Párrafo 6

La disposición que establece que las medidas razonables para el salvamento de mercancías en el mar son la única base para relevar al porteador de responsabilidad es inaceptable. En la práctica resulta difícil hallar criterios para distinguir entre medidas razonables y medidas irrazonables para el salvamento de mercancías en el mar. En especial, este problema no puede resolverse sobre la base de comparar el valor de las mercancías sujetas a riesgo y el de las mercancías que se salvan. Estos montos sólo pueden cuantificarse con exactitud una vez finalizada la operación de salvamento. Además, al iniciar esa operación, el porteador no siempre sabe con seguridad si sus esfuerzos van dirigidos al salvamento de mercancías o de vidas (en este último caso queda relevado de responsabilidad en virtud del párrafo 6). En esa situación, el porteador no tiene derecho a abstenerse de adoptar medidas de salvamento, aunque su efecto sea salvar mercancías menos valiosas que las sujetas a riesgo.

Por lo tanto, parece posible suprimir la palabra « razonables » que sigue a las palabras » . . . medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas o de medidas . . . » en el párrafo 6. No obstante, si esta redacción fuese inaceptable para la mayoría de los participantes en el período de sesiones de la CNUDMI, propondríamos en cambio transferir al propietario de la carga el peso de probar que las medidas adoptadas por el porteador para el salvamento de mercancías fueron deliberadamente irrazonables. Una vez probado ese hecho, el porteador no quedaría relevado de responsabilidad. De aceptarse esta propuesta, la redacción del párrafo 6 a continuación de « . . . el salvamento de vidas humanas . . . » quedaría como sigue : « o de medidas para el salvamento de mercancías en el mar, si no se probase que al salvar las mercancías el porteador actuó de manera deliberadamente irrazonable ».

Observaciones generales sobre el artículo 5

Parece razonable incorporar al artículo 5 una disposición relativa a la exoneración del porteador de responsabilidad por la pérdida o el daño de las mercancías o la demora en la entrega que se deban a errores en la navegación, a menos que se pruebe que la pérdida o el daño de las mercancías o la demora en la entrega son atribuibles a una falta del porteador mismo. La retención de una redacción modificada de la reglamentación sobre el error en la navegación parece justificarse por una serie de razones. El viaje por mar conlleva aún riesgos considerables. El naviero no mantiene un contacto efectivo y continuado con el capitán, la tripulación, los pilotos y, a veces, no está en situación de ejercer sobre ellos un control eficaz. Los progresos en materia de construcción naval han permitido equiparlos en forma técnicamente avanzada y han incrementado considerablemente su tamaño y el costo de sus instrumentos. En relación con el aumento del costo del buque, el naviero interesado sufre pérdidas enormes. Ello hace que aumenten las primas del seguro pagado por los navieros. La eliminación de la excepción relativa a los errores en la navegación originará primas considerablemente más elevadas de seguro para los porteadores, que a su vez producirán un incremento de los fletes. De ahí que el efecto económico real de suprimir esa excepción sea desconocido e incalculable por ahora.

Artículo 6

El artículo 6 ofrece cinco variantes para resolver el problema de la limitación de la responsabilidad del porteador. Un sistema unificado de limitación de la responsabilidad del porteador, relativo a las reclamaciones en que esta responsabilidad está limitada a un monto determinado por kilo de mercancías no parece adecuadamente flexible. Con arreglo a un límite relativamente bajo, los propietarios de cargas de poco peso pero de alto valor no podrán cubrir sus pérdidas en buena medida. Este solo motivo permite suponer que los propietarios de la carga tratarán de obtener un límite de responsabilidad tan alto como sea posible. Si el límite es muy alto, no se aplicaría a cargas relativamente baratas. En realidad, el daño causado a dichas cargas durante su transporte se reembolsaría de acuerdo con su costo real.

El sistema de limitación de responsabilidad por la pérdida, el daño o los gastos resultantes, cuando la responsabilidad esté limitada con montos determinados por bulto u otra unidad de carga transportada, o por kilo o por peso bruto, tiene en cuenta en mayor medida las diferencias entre las mercancías y los costos de las cargas transportadas y es por ello un sistema más flexible.

Además, si se emplease un único sistema de limitación de responsabilidad por la pérdida o el daño de las mercancías o por la demora en su entrega, ello significaría en la práctica que el porteador sería ilimitadamente responsable por las demoras en la entrega, ya que en relación con las reclamaciones surgidas de las demoras, este límite sería demasiado alto. La limitación de la responsabilidad por las pérdidas causadas por demoras en la entrega de las mercancías debe basarse en otros principios distintos de los utilizados para la pérdida o el daño de la carga. Aparentemente, es más razonable limitar la responsabilidad del porteador por el daño causado por la demora en la entrega con el monto del flete debido al porteador. Sería, pues, posible llegar a una solución de todas estas cuestiones si se aceptase la variante D, sin perjuicio de que la responsabilidad por la demora se limitase con el monto ordinario del flete.

No obstante, debe señalarse que la solución de la variante D no puede considerarse ideal. Podrían surgir algunas dificultades de interpretación, en particular, respecto del inciso *a* del párrafo 1 de la variante D. En los casos en que algunos bultos u otras unidades de

carga transportada de diferente peso se pierden o dañan, no queda en claro si para determinar el límite más elevado de responsabilidad se debe tener en cuenta cada bulto o unidad de carga transportada por separado, o la pérdida o daños globales de las mercancías. Este punto debe aclararse mediante la adición correspondiente al inciso *a* del párrafo 1 de la variante D. Además, a fin de hacer extensivo el derecho de limitación de responsabilidad a los empleados o agentes del porteador que actúen dentro de su competencia, es razonable insertar las palabras « sus empleados o agentes » en la primera línea del inciso *a* del párrafo 1 de la variante D, luego de las palabras « . . . del porteador ».

Artículo 9

Párrafo 1

La redacción de este párrafo causa confusión, pues no aclara si es necesario que el porteador convenga siempre con el cargador la carga sobre cubierta o si basta que el porteador cumpla uno solo de los tres requisitos mencionados, esto es, celebrar un acuerdo, cumplir con los usos del comercio de que se trate o cumplir con las normas o disposiciones legales.

Artículo 12

La norma general sobre la responsabilidad del cargador debería redactarse con carácter positivo, mencionando que el cargador será responsable por la pérdida o los daños sufridos por el porteador, el porteador efectivo o el buque, salvo cuando esa pérdida o ese daño no hayan sido ocasionados por falta o negligencia del cargador, sus empleados o agentes. La redacción en sentido positivo de esta norma sobre la responsabilidad del cargador estaría en armonía con la de la responsabildad del porteador (párrafo 1 del artículo 5 del proyecto de convenio).

Habida cuenta de la redacción del artículo 12, para que el cargador pueda exonerarse de responsabilidad basta con que pruebe que ni él ni sus empleados o agentes han incurrido en falta. En otras palabras, el cargador no está obligado a probar que el daño fue causado por las circunstancias del caso y que aquél tomó todas las medidas razonables para evitarlas. Si no ha habido falta, el cargador queda exonerado de responsabilidad, aun si las causas reales de la pérdida o del daño no han sido descubiertas. Como se expresó precedentemente, en virtud de la norma básica sobre la responsabilidad del porteador (párrafo 1 del artículo 5 del proyecto de convenio), para quedar relevado de responsabilidad, el porteador debe probar que el daño ha sido causado por las circunstancias del caso, que aquél no pudo evitar mediante la adopción de medidas razonables.

Tal divergencia entre las normas relativas a la responsabilidad del porteador y del cargador no parece justificarse. Para eliminarla debe modificarse la norma sobre la responsabilidad del porteador, de conformidad con lo propuesto precedentemente (véanse los comentarios sobre el párrafo 1 del artículo 5 del proyecto de convenio).

Observaciones generales sobre el capítulo III

Es aconsejable que se agregue al capítulo III del proyecto de convenio una reglamentación que regule las relaciones entre el porteador, el cargador y el consignatario, cuando este último no haya aceptado las mercancías en el puerto de entrega y que establezca las consecuencias jurídicas de ese hecho. En el artículo pertinente convendría especificar que si el consignatario no reclama las mercancías o se niega a recibirlas, el porteador, luego de notificar al cargador, podrá desembarazarse de la carga, dejándola en custodia en un almacén o en otro lugar adecuado, a cuenta y riesgo del consignatario.

Artículo 13

Párrafo 1

Sería aconsejable redactar este párrafo como sigue :

« Cuando el cargador, sus empleados o agentes entreguen mercancías peligrosas al porteador, informarán a éste de la naturaleza de las mercancías e indicarán, en caso necesario, el carácter del peligro y las precauciones que deban adoptarse. Cuando sea posible, el cargador, sus empleados o agentes señalarán o marcarán en forma conveniente estas mercancías como peligrosas. »

Párrafos 2 y 3

Cada uno de estos párrafos establece el derecho del porteador de descargar, destruir o transformar en inofensivas las mercancías peligrosas « según lo requieran las circunstancias ». Podría deducirse que en ambos casos el porteador está facultado para disponer de las mercancías peligrosas cuando éstas se conviertan en un peligro para el buque o para otras cargas, y no solamente en el caso establecido en el párrafo 3. En esta situación, la manera de disponer debe basarse en las circunstancias del caso. De ello se infiere que si se plantea una reclamación, el porteador debe probar que la manera que eligió para disponer de las mercancías peligrosas concuerda con las circunstancias del caso. Una vez probado este hecho, el porteador soporta todas las consecuencias desfavorables conexas, en particular el pago de la indemnización que corresponda al propietario de la carga.

No siempre es posible cumplir con el requisito de correlación entre la manera de disponer de las mercancías peligrosas y las circunstancias del caso, pero las consecuencias jurídicas del caso para el porteador, dimanadas de la violación de este requisito, son muy estrictas. El porteador no se encuentra siempre en situación de determinar el alcance del peligro que conlleva el transporte de una determinada carga y, por lo tanto, está prácticamente imposibilitado de elegir la manera adecuada de disponer de la carga. En situaciones realmente peligrosas, que amenazan al buque o al resto de la carga, no es posible exigir esa actitud del porteador. Por lo tanto, sería muy conveniente conservar en el convenio el principio de libertad de elección para el porteador sobre la manera de disponer de la carga que se convierte en un peligro.

A fin de evitar que la reglamentación establecida en el párrafo 2 se asemeje a una sanción por el solo hecho de cargar mercancías peligrosas sin el conocimiento del porteador, propondríamos agregar al párrafo 2, después de « . . . cuando se haya hecho cargo de esas mercancías

sin conocimiento de su naturaleza y carácter », las palabras « y cuando dichas mercancías se conviertan en un peligro para el buque o para el resto de la carga ». Las palabras « según lo requieran las circunstancias » deberían eliminarse de los párrafos 2 y 3, a fin de no coartar las posibilidades de elección del porteador sobre el modo de disponer de la carga, cuando surja ese peligro.

El proyecto de convenio no trata en absoluto del derecho del porteador al pago del flete cuando las mercancías peligrosas se descargan antes de llegar al lugar de destino, son destruidas o transformadas en inofensivas. La solución de este problema debería depender de si el porteador tenía conocimiento de la naturaleza de la carga y de las precauciones que debían adoptarse. En el primer caso, el porteador sabía que el transporte implicaba un peligro definido y había recibido un flete más elevado por ello. Por consiguiente, si en este caso no se ha logrado el resultado del transporte, o sólo se lo ha logrado parcialmente, sería razonable admitir que el porteador tiene el derecho al flete por una cuantía proporcional a la distancia realmente cubierta por el buque que llevaba esa carga.

En el último caso, el porteador celebró el contrato de transporte sin conocer el peligro que conllevaba el transporte de las mercancías de que se hizo cargo. En consecuencia, si como resultado de un peligro que no podía prever el porteador, la carga no puede entregarse en el puerto de destino, el porteador retiene su derecho al flete recibido y, cuando la carga no ha sido recibida en el puerto de embarque, puede recuperar la totalidad del flete. Estos derechos del porteador deben estipularse en las normas relativas a las mercancías peligrosas.

Artículo 15

Inciso b *del párrafo 1*

Según se estableció precedentemente, la definición de « mercancías » requiere cierta revisión pues este término no debería incluir el embalaje (véanse las observaciones al párrafo 4 del artículo 1 del proyecto de convenio). De incorporarse la modificación correspondiente en la definición de mercancías, debe revisarse por consiguiente el inciso *b* del párrafo 1 de este artículo. Cabe entender, cuando se habla de mercancías embaladas, no la condición de las mercancías mismas, sino la de su embalaje. Por lo tanto, es aconsejable que el inciso *b* del párrafo 1 se redacte como sigue : « el estado aparente de las mercancías o de su embalaje ».

Artículo 16

Párrafo 1

Este párrafo no estipula directamente el derecho del porteador de formular reservas. Ese derecho sólo está implícito en las disposiciones. Sin embargo, en términos generales, la norma establecida en el párrafo 1 se refiere solamente a las obligaciones del porteador de especificar los motivos que le permiten sospechar que los datos concernientes al conocimiento de embarque son inexactos, o los datos respecto de los cuales carezca de medios razonables de verificación.

Esta redacción no se ajusta plenamente al párrafo 3 del mismo artículo, en que hace referencia a las reservas establecidas en el párrafo 1, esto es, las reservas del porteador concernientes a los datos de las mercancías. En realidad, el párrafo 1 no dice nada sobre esas reservas. A este respecto, es preferible estipular directamente en el convenio el derecho del porteador de dejar constancia sobre la carga en el conocimiento de embarque.

En cuanto a la obligación impuesta al porteador en virtud del párrafo 1 de este artículo de hacer constar los motivos por los que sospecha que los datos del conocimiento de embarque son inexactos o los motivos por los que carece de medios razonables de verificarlos, se trata de una reglamentación aún no acogida en todos los sistemas jurídicos. Como se expone en el cuarto informe del Secretario General sobre responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga (párrafo 37) [4], la aplicación práctica de esta reglamentación parece presentar graves dificultades.

El requisito de precisar los motivos por los que el porteador sospecha que los datos del conocimiento de embarque son inexactos o los motivos por los que carece de medios razonables para verificarlos conduciría en la práctica a la elaboración por el porteador de ciertas reservas tipo o unificadas que éste incorporaría a los conocimientos de embarque. Si el tenedor del conocimiento de embarque es un tercero que no está de acuerdo con esas reservas, debe refutarlas. De este modo, el peso de probar la discrepancia entre los motivos observados por el porteador y las circunstancias del caso recae sobre el tenedor del conocimiento de embarque. Si éste lograse probarla, las reservas del porteador acerca de los datos estipulados en el conocimiento de embarque no tendrían efectos jurídicos. En otras palabras, a pesar de la disponibilidad de una reserva, el conocimiento de embarque debe admitirse limpio. No obstante, si no se probase la falta de fundamento de los motivos expuestos por el porteador y, por consiguiente, el conocimiento de embarque no fuese limpio, el tenedor deberá probar entonces que la pérdida o el daño de las mercancías tuvieron lugar durante el período en que la carga se encontraba bajo la custodia del porteador. En consecuencia, para el tenedor del conocimiento de embarque, el proceso de la prueba está dividido en este caso en dos partes. Primero, el tenedor debe refutar los motivos dados por el porteador y luego, si su falta de fundamento no quedase probada (hecho que ha de determinar un tribunal o un organismo arbitral), debe tratar de demostrar que la pérdida o el daño de la carga ocurrió en el período en que se encontraba bajo la custodia del porteador. Debido a que en el convenio se estipula como requisito que se señalen los motivos que permiten sospechar al porteador que los datos del conocimiento de embarque son inexactos o los motivos que le impiden disponer de medios razonables de verificarlos, la prueba de ese hecho ante un tribunal o un órgano arbitral resulta considerablemente difícil.

Párrafo 2

A continuación de las dos menciones de la palabra « mercancías » en este párrafo, deberían agregarse las

[4] A/CN.9/96/Add.1; *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, segunda parte, IV, 2.

palabras « ... o de su embalaje » (véanse los comentarios sobre el inciso *b* del párrafo 1 del artículo 15, *supra*).

Inciso b *del párrafo 3*

La mención de que entre los tenedores del conocimiento de embarque —terceras partes— figura el consignatario de buena fe es superflua.

Párrafo 4

La norma de este párrafo coloca al porteador en una situación desesperada al privarlo del derecho de retención sobre la carga cuando el flete no haya sido pagado por el cargador y cuando, por alguna razón, el conocimiento de embarque no indique que el consignatario debe pagar el flete. Sería mejor suprimir esta norma del proyecto de convenio.

Artículo 17

Observaciones comunes a los párrafos 2, 3 y 4

La frase « incluido un consignatario » después de las palabras « un tercero » es innecesaria.

Párrafo 3

Esta disposición deja al porteador en una situación muy difícil. La recepción de una carta de garantía del cargador y la expedición a cambio de un conocimiento de embarque limpio significa siempre una negativa respecto de algunas reservas concernientes a datos del conocimiento de embarque. Esa negativa permite suponer, naturalmente, la intención de defraudar a un tercero. De ello dimana fácilmente la conclusión relativa a la nulidad de la carta de garantía, inclusive para el cargador.

La disposición del párrafo 3 coloca al porteador en una situación de desigualdad respecto del cargador. La expedición de una carta de garantía con la intención de defraudar a un tercero no acarrea prácticamente ninguna responsabilidad para el cargador, si bien éste ha sido el iniciador del fraude. Sería por lo tanto mucho mejor que las legislaciones nacionales correspondientes y la práctica jurídica y arbitral regulasen la validez e importancia de las cartas de garantía respecto de los cargadores.

Párrafo 4

El proyecto de convenio estipula una norma general sobre la pérdida del derecho a limitar la responsabilidad del porteador (artículo 8). Para evitar discrepancias en el contenido del convenio, solamente deberán tenerse en cuenta los criterios establecidos en ese artículo, cuando se trate de resolver la aplicabilidad o inaplicabilidad de las disposiciones sobre limitación de la responsabilidad. Por consiguiente, sería más conveniente que se omitiese la disposición del párrafo 4 que se refiere a un caso particular de pérdida por el porteador de su derecho a limitar la responsabilidad.

Artículo 18

El simple hecho de celebrar el contrato de transporte no significa que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías. En otras palabras, el contrato de transporte, por sí mismo, no puede constituir prueba alguna de dicha circunstancia. En consecuencia, este artículo sólo debería referirse a documentos distintos de los conocimientos de embarque (por ejemplo, contratos de fletamento, notas de reserva), que no sólo certifiquen el contrato de transporte, sino también que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías.

Por consiguiente, el artículo 18 debería enmendarse como sigue :

> « Cuando un porteador expida un documento distinto de un conocimiento de embarque, que constituya prueba de un contrato de transporte y recepción o aceptación de las mercancías, tal documento establecerá la presunsción, salvo prueba en contrario, de que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en la forma descrita en dicho artículo. »

Artículo 19

Párrafos 2 y 5

A fin de evitar ambigüedades en la interpretación de la palabra « días » (días consecutivos, días laborables, etc.), debería indicarse en ambos casos que se prefiere el significado de días consecutivos.

Artículo 20

Párrafo 1

Aparentemente, el plazo de prescripción para las acciones de indemnización contra el porteador es de un año. Ese período es suficiente para fundamentar e iniciar una acción contra el porteador. Por otra parte, el período de un año permite solucionar una reclamación sin demoras innecesarias. Además, el hecho de que el párrafo 3 de este artículo permita extender el período constituye un argumento adicional en favor del plazo de un año.

Artículo 21

Las disposiciones sobre jurisdicción establecidas en este artículo no parecen aceptables por una serie de razones. Si esas disposiciones se adoptasen y se incorporasen al convenio, ello significaría negar por completo muchos años de práctica sobre la solución del problema de la jurisdicción, basada en el acuerdo de las partes.

El contenido y la estructura del párrafo 1 revelan que si bien éste permite entablar una acción en el lugar designado en el contrato de transporte, no excluye la posibilidad de que el reclamante elija cualquiera de los cuatro lugares enumerados en el párrafo, esto es, el puerto de carga, el puerto de descarga, el establecimiento principal del demandado o el lugar de celebración del contrato. En la práctica, este sistema permite que el reclamante rechace unilateralmente el lugar convenido para el ajuste de la demanda y quita, de hecho, toda importancia a ese acuerdo.

Permitir que el reclamante inicie la demanda en el lugar de celebración del contrato significa prácticamente que los procedimientos judiciales originados en el contrato de transporte se llevarán a cabo ante tribunales distantes, tanto del establecimiento principal del porteador como de los puertos de carga o de descarga.

El párrafo 2 permite que se interponga una acción ante los tribunales del lugar de embargo del buque que efectúa

el transporte. Este párrafo no es aceptable, en general, para los países que siguen el principio de la inmunidad soberana de los buques pertenecientes a órganos del Estado y que sostienen la imposibilidad de su embargo.

Debe tenerse en cuenta, asimismo, que de conformidad con la legislación de varios Estados, es imposible iniciar acciones *in rem*.

Las consideraciones precedentes hacen que las disposiciones sobre jurisdicción del proyecto de convenio sean totalmente inaceptables. Es preferible abandonar la intención de incluir en el convenio disposición alguna sobre jurisdicción y dar así a las partes el derecho de elegir el lugar de iniciación de la demanda y la legislación que se aplicará, mediante los acuerdos pertinentes que elijan.

Artículo 22

Las disposiciones sobre arbitraje suscitan en general las mismas objeciones planteadas en relación con el artículo precedente.

La posibilidad que tienen las partes de designar en la cláusula o acuerdo de arbitraje el lugar del procedimiento arbitral (inciso *b* del párrafo 2) no quita al demandante el derecho de elegir el lugar donde se incoará el procedimiento arbitral en virtud del inciso *a* del párrafo 2 (párrafo 4). Esta disposición desvaloriza la importancia del acuerdo de las partes sobre el lugar del procedimiento arbitral y pone en duda la conveniencia de esos acuerdos.

La complicada disposición sobre arbitraje, esto es, la limitación de la facultad de elección de las partes del lugar donde se incoará el procedimiento arbitral, puede inducir a los navieros a renunciar a la inclusión de cláusulas de arbitraje en los conocimientos de embarque.

Habida cuenta de las consideraciones precedentes, cabe afirmar que la inclusión de las disposiciones sobre arbitraje en el convenio no se justifica. Sería mucho mejor dar a las partes el derecho de resolver el problema del procedimiento arbitral mediante acuerdo mutuo y la incorporación de las cláusulas y convenios consiguientes en los contratos de transporte.

Cámara Internacional de Navegación Marítima *

[*Original : inglés*]

Preámbulo

La revisión propuesta surtirá efectos en diversas esferas :

A. *Económica*

Lo que se propone es una extensión considerable de la responsabilidad del porteador, que significa en efecto un desplazamiento de obligaciones del asegurador de la carga al asegurador de la responsabilidad del porteador. El factor costo debe tenerse en cuenta al examinar el efecto de este desplazamiento, así como su repercusión en los convenios de seguros mundiales. La imposición de una responsabilidad elevada al porteador incrementará sus costos y, en definitiva, los fletes. De todos los estudios emprendidos surge claramente que no cabe esperar una disminución conmensurable en los gastos de seguro de la carga. A este respecto, debe consultarse el estudio realizado por la secretaría de la UNCTAD sobre el seguro marítimo de la carga, documento TD/B/C.3/120, publicado el 9 de mayo de 1975, en particular el párrafo 176 del capítulo 8 de la primera parte :

> « Por último, también tiene importancia señalar que, si se confiara a los porteadores la contratación de toda la cobertura de la pérdida o deterioro de la carga, y habida cuenta de que la mayoría de los armadores pertenecen a unos pocos países desarrollados de economía de mercado, el resultado sería una nueva concentración del seguro marítimo de la carga en los mercados de seguros de esos países desarrollados. Este resultado sería perjudicial para los incipientes mercados de seguros de los países en desarrollo y estaría evidentemente en contradicción con la recomendación 42 (III) aprobada por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo en su tercer período de sesiones (Santiago de Chile, mayo de 1972), que en su artículo 1 dice que « los países en desarrollo deben tomar medidas para permitir que sus mercados nacionales de seguros cubran —teniendo en cuenta tanto los intereses económicos nacionales como los intereses de los aseguradores— las operaciones de seguro generadas por sus actividades económicas, *incluido su comercio exterior*, en la medida técnicamente factible. »

La abolición de las excepciones de incendio y de error en la navegación y la inclusión específica de la responsabilidad por la demora, sumadas a cambios en la carga de la prueba, producirán una situación semejante a la responsabilidad objetiva. Todos los estudios muestran que esta orientación es antieconómica e inconveniente. No sólo irá contra la tendencia a crear mercados aseguradores locales, sino que en realidad la invertirá, pues la carga impuesta a los porteadores se asegurará principalmente en los mercados internacionales tradicionales.

B. *Jurídica*

En el comentario detallado se señalarán varios casos en que es evidente que la nueva revisión provocará litigios considerables y onerosos. Ella plantea cuestiones jurídicas no resueltas y problemas de prueba extraordinariamente difíciles que atentarán contra el objetivo de simplificación y claridad. Esas reformas sólo se justificarían si se demostrase la posibilidad de obtener considerables beneficios económicos.

C. *Dificultades prácticas*

En algunos casos los porteadores advierten motivos de índole práctica por los que las nuevas normas serían difíciles de aplicar y se prestarían para restringir la innovación en la documentación comercial, lo que dificultaría la aparición de servicios de transporte más eficaces.

Debe admitirse que una convención de este tipo tendría probablemente efectos considerables sobre la documentación durante un extenso período venidero.

* Otros comentarios de la Cámara Internacional de Navegación Marítima figuran *infra*, en la segunda parte, IV.2.

Artículo 1

Párrafo 4 [1]

La definición incluye entre las mercancías a los animales vivos, en tanto que éstos son específicamente excluidos del Convenio de 1924. Es muy posible que los porteadores se nieguen a transportar animales, a menos que se les autorice a hacerlo con arreglo a un contrato especial. Deben tenerse en cuenta los siguientes puntos :

1. El control del animal está frecuentemente a cargo de un cuidador.

2. Existen riesgos especiales, particularmente por lo que hace al cuidado con que se debe proceder respecto de animales extremadamente valiosos, por ejemplo, agua y una dieta especial. El comportamiento a bordo de animales en condiciones de hacinamiento no puede preverse.

3. Es extremadamente difícil que un tercero inocente resulte perjudicado, pues rara vez el título se transferirá mediante endoso del conocimiento de embarque, y es posible que ello no ocurra nunca.

4. La prueba de la debida diligencia es difícil. No existen servicios *post mortem*.

5. En la práctica, la exigencia de que el cargador asegure estos riesgos por intermedio del porteador será el método más económico. Ello significará también que todos los animales se asegurarán por esta vía, lo desee o no el cargador. En algunos casos, los cargadores probablemente preferirán una expedición sin seguros, pues su costo, independientemente del método empleado, puede no justificarse económicamente.

Para evitar la superposición de normas con el Convenio de Atenas, debe excluirse también el equipaje de los pasajeros. La primera frase debería decir, pues : « por " mercancías " se entenderá todo tipo de mercancías, con exclusión de animales vivos y de la responsabilidad por el equipaje de los pasajeros, que se rige por el Convenio de Atenas relativo al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje, firmado en Atenas el 13 de diciembre de 1974 ».

Párrafo 5 [2]

Cuando la situación del cargador es por lo menos tan sólida como la del porteador, parece no justificarse la inclusión de contratos celebrados con arreglo a la norma de la independencia en un mercado abierto. En las Reglas de La Haya no se incluyen ciertos artículos, como efectos personales, automóviles usados, cargas experimentales y vehículos en transbordadores.

En estos casos, los valores son subjetivos o difíciles de indagar, lo que dificulta tanto la fijación de las primas de seguro que los cargos siempre entrañarán un elemento considerable de incertidumbre. El cargador podrá despejar estas incertidumbres por sí mismo.

Existen también dudas sobre si la disposición abarca los contratos de volumen.

Se recomienda la exclusión de estas categorías. Ello podría efectuarse con arreglo a la propuesta que figura en el artículo 2.

Artículo 2

a) *El artículo en su totalidad* [3]

El efecto de este artículo será reducir a un mínimo los casos en que el transporte de carga general, conforme a un conocimiento de embarque, no se ajustará a estipulaciones similares a las Reglas de La Haya. Los porteadores están dispuestos, en principio, a ofrecer condiciones similares a las de las Reglas de La Haya cuando el documento apropiado sea un conocimiento de embarque; pero su aplicación a todos los contratos de transporte marítimo de mercancías envuelve al parecer una restricción innecesaria a la innovación comercial. Es erróneo suponer que, en todos los casos, el cargador necesita protección o la desea.

Por ejemplo, los contratos de volumen, las cargas experimentales y las mercancías sin valor comercial no se ajustan a las Reglas de La Haya, en beneficio de todos los interesados. Se recomienda en consecuencia que se repongan en el texto los siguientes párrafos :

« Cuando no se expida un conocimiento de embarque u otro documento similar, las partes pueden convenir expresamente en que no se aplicará el Convenio, siempre que se emita un documento que acredite el contrato y se endose en el mismo la declaración de esa estipulación firmada por el cargador.

» A los fines de este artículo, los contratos de transporte de cierta cantidad de mercancías durante un determinado período se considerarán contratos de fletamento. »

b) Párrafo 4 [4]

A fin de eliminar toda ambigüedad en los casos en que se utilice un conocimiento de embarque como recibo en un contrato de fletamento, se insta a que se agreguen las palabras « que no sea el fletador » al final del párrafo 4 del artículo 2.

Artículo 4

Párrafo 1 [5]

Este artículo incrementa considerablemente la responsabilidad del porteador. Según las normas precedentes, el porteador aceptaba la responsabilidad desde el momento de empleo de los aparejos del buque durante la

[1] Para las disposiciones correspondientes véase el inciso *c* del artículo 1 del Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (en adelante mencionado como « Convenio de Bruselas de 1924 » o como « Convenio de 1924 »).

[2] Los comentarios formulados en relación con este párrafo son aplicables también al artículo 2 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías. Para las disposiciones correspondientes, véanse el inciso *b* del artículo 1 y el artículo 6 del Convenio de Bruselas de 1924.

[3] Para las disposiciones correspondientes, véanse el artículo 10 del Convenio de Bruselas de 1924 y el artículo 5 del Protocolo de 23 de febrero de 1928, por el que se modifica el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (denominado en adelante Protocolo de Bruselas de 1968).

[4] Para las disposiciones correspondientes, véanse los artículos 5 y 6 del Convenio de Bruselas de 1924.

[5] Para las disposiciones correspondientes, véase el inciso *e* del artículo 1 del Convenio de Bruselas de 1924.

carga hasta dicho empleo durante la descarga. El porteador estaría obligado ahora a aceptar la responsabilidad desde el momento en que se hace cargo de las mercancías hasta aquel en que las entrega. Básicamente, ello tendrá como efecto desplazar la responsabilidad del asegurador de la carga al asegurador de la responsabilidad del buque. También generará sin duda un estado de incertidumbre y litigios futuros muy onerosos. Es improbable que todos los litigios produzcan los mismos resultados en diferentes países; en consecuencia, un propietario prudente de la carga deberá posiblemente asegurarla como si las normas existentes siguieran en vigor. Por ende, la carga estará doblemente asegurada durante una porción considerable del tiempo de tránsito, lo que incrementará sin duda los costos.

Párrafo 2

En gran número de casos, el naviero que « haya recibido [las mercancías] » no es la misma persona bajo cuya « custodia » están las mercancías. Aquél puede muy bien verse obligado a entregarlas a una autoridad portuaria o de depósito en el puerto de carga o en un puerto intermedio, cesando así de tener su custodia o control.

Se trata de otro caso en que la colocación del seguro pasará de manos del asegurador tradicional de la carga al naviero cuyo riesgo general se verá incrementado. Esto obligará al porteador a soportar seguros más caros, que se reflejarán en definitiva en mayores fletes. Cabe advertir también que esta disposición hará responsable al porteador en circunstancias que no controla y que, en consecuencia, esa responsabilidad adicional no mejorará su desempeño.

Los litigios pueden disminuirse si se define el momento en que ha « recibido [las mercancías] » con la misma claridad con que se define su entrega. En consecuencia, la primera frase del párrafo 2 del artículo 4 debería enmendarse como sigue :

« A los efectos del párrafo 1 se entenderá, salvo prueba en contrario, que el porteador está a cargo de las mercancías desde el momento en que las haya tomado bajo su custodia dentro de la zona portuaria hasta el momento en que las haya entregado :

» *a)* Poniéndolas en poder . . . etc. »

Artículo 5

Párrafos 1, 2 y 4 [6]

La carga de la prueba se impone al porteador para que acredite que ha tomado todas las medidas razonablemente necesarias a fin de evitar el hecho y sus consecuencias.

En ciertos casos, los porteadores podrían aceptar como justo que los principios que rigen la carga de la prueba se tornasen más estrictos, cuando la causa del hecho era conocida en buena medida por el porteador. No obstante, la redacción que se propone constituye una corrección exagerada y conduce a un nuevo tipo de responsabilidad similar a la responsabilidad objetiva.

Subsiste una excepción reducida de incendio (véase el párrafo 4 del artículo 5 del proyecto de convenio), pero ya no se admite el error en la navegación o en la administración del buque como excepciones del naviero. Aquí también el nuevo enfoque producirá sobre todo el desplazamiento de la carga del seguro.

El interés del cargador queda protegido al imponer al naviero una responsabilidad suficiente para garantizar que actuará con prudencia respecto de las mercancías. En el caso de incendio y de error en la navegación, ello está suficientemente garantizado por el propio interés del porteador. Si se comprobara que el gravamen que se le impone no redunda en una mejor ejecución sino que concentra el riesgo en un grado que dificulta y encarece mucho la cobertura, nada se habrá ganado y el costo del comercio mundial se habrá incrementado. El número de factores imponderables hace que la cuantificación de este incremento sobre una base internacional sea virtualmente imposible. Puede afirmarse, en cambio, que la presencia de incertidumbres determina necesariamente fletes más elevados.

Debe señalarse que tanto los cargadores como los porteadores y los aseguradores se oponen a la propuesta.

Correspondería que la Comisión examinara cuidadosamente los aspectos económicos de estas modificaciones y llegara a la conclusión de que los cambios propuestos no tendrán como efecto aumentar los fletes, con poca o ninguna reducción compensatoria de las primas del seguro de la carga. Si no lo consiguiere, deberían conservarse las excepciones que figuran en el Convenio de 1924, en la medida necesaria para evitar este peligro.

Ha llevado varios decenios de litigios fijar el significado de los términos « debida diligencia . . . para poner el buque en buen estado para navegar » y, sin embargo, esas palabras todavía se interpretan diversamente en distintas jurisdicciones. Sólo los abogados no verán con recelo el litigio que implicará la elucidación del significado de « todas las medidas razonablemente necesarias para evitar el hecho y sus consecuencias ».

Se recomienda la inclusión de las siguientes disposiciones en lugar de los párrafos 1 y 2 del artículo 5:

« 1. El porteador será responsable de los perjuicios que resulten de la pérdida o el daño de las mercancías, si el hecho que causó la pérdida o el daño se produjo cuando las mercancías estaban a su cargo conforme al artículo 4, y se debió a la negligencia del porteador, sus empleados o agentes.

» La negligencia del porteador o de sus empleados o agentes se presumirá, salvo prueba en contrario, si la pérdida o el daño se produjeron a causa de un naufragio, abordaje, encalladura o explosión o de un defecto del buque, o con ocasión de alguno de estos hechos.

» 2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, el porteador no responderá de la pérdida, daños o gastos resultantes de cualquier negligencia o defecto en la navegación del buque, o de un incendio, salvo prueba de que esos perjuicios han sido causados por culpa real o coparticipación del porteador. »

[6] Para las disposiciones correspondientes, véanse los artículos 3 y 4 del Convenio de Bruselas de 1924.

Párrafo 3

A veces, es posible que una carga de paradero conocido no sea entregada dentro de los sesenta días. Se recomienda agregar la siguiente frase : « Si al expirar los 60 días, el porteador puede determinar el paradero de las mercancías, transcurrirá un período adicional de sesenta días antes que el titular de una acción pueda considerar perdidas las mercancías ».

Párrafo 5

Aunque no se acepte la enmienda del párrafo 4 del artículo 1 será necesario modificar de todos modos la redacción del párrafo 5 del artículo 5 para eliminar varias ambigüedades. Se propone el siguiente texto :

« El porteador quedará exento de responsabilidad respecto de los animales vivos cuando la pérdida o el daño resulten de :

» *a)* Cualesquier instrucciones especiales del cargador o de la falta de ellas.

» *b)* Riesgos especiales inherentes al transporte de animales. Salvo prueba en contrario, se presumirá que toda pérdida o daño se debe a estos riesgos especiales. »

Párrafo 6 [7]

La excepción de razonabilidad se aplica solamente a las medidas adoptadas para evitar un hecho o sus consecuencias. Si se produce una demora por la desviación de un buque para desembarcar a un tripulante herido cuya vida no peligra, pero que requiere pronta ayuda médica, el porteador no quedará exonerado por esta cláusula. Si un porteador deja de hacerlo será responsable en muchas jurisdicciones por negativa de asistencia médica y estará expuesto a críticas por razones humanitarias.

Al parecer, no se incluyen las medidas razonables tomadas para evitar un hecho razonablemente previsto.

La demora que origine un daño físico puede ser causada por un hecho laboral. Si el argumento se aduce en términos morales, ni el porteador ni el cargador serán normalmente responsables. (Un caso interesante pero oneroso podría basarse en la cuestión de si un porteador tomó todas las medidas razonables para evitar una huelga de la tripulación.) Si el razonamiento se sustenta sobre una base práctica, la responsabilidad por la demora será un caso más de extensión inconveniente de la responsabilidad de los navieros que tendrá como resultado costos más elevados.

Se recomienda por consiguiente que se modifique como sigue el párrafo 6 del artículo 5 :

« El porteador no responderá de la pérdida, daños o demora que sean resultado de :

» *a)* Medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas o para la preservación de la salud.

» *b)* Medidas razonables para el salvamento de mercancías en el mar.

» *c)* Conflictos laborales. »

[7] Para las disposiciones correspondientes, véase el párrafo 4 del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924.

Artículo 6 [8]

El comentario definitivo se hará cuando se conozcan las propuestas finales. No obstante, pueden formularse las siguientes consideraciones generales :

1. La cuestión debe resolverse atendiendo a consideraciones puramente prácticas. Según el Convenio de 1924, el cargador tenía la opción de declarar un valor más alto a cambio de lo cual el porteador podía pedir un flete más elevado. Esta opción ha sido escasamente ejercida, pues los fletes exigidos por los porteadores eran más elevados que lo que podía obtenerse de los aseguradores de la carga. (Los riesgos a bordo constituyen solamente una parte del riesgo del asegurador de la carga; la cobertura de la responsabilidad del porteador se vincula casi enteramente a estos riesgos.) Si se impone una limitación elevada, la proporción que debe soportar el seguro de la responsabilidad del porteador será mayor. Según la experiencia de la industria aseguradora marítima, ésta es la manera más onerosa de contratar seguro adicional y, en consecuencia, el costo de las mercancías aumentará en último término.

2. De imponerse una limitación elevada, el cargador de mercancías de valor reducido subvencionará al cargador de mercancías de mayor valor.

3. Un límite alto incrementará el riesgo general del porteador y obligará al asegurador de la responsabilidad del porteador a reasegurarse a un precio elevado en los mercados internacionales, usurpando así parte de la función normal del cargador.

4. El párrafo 189 del estudio TD/B/C.3/120 de la Secretaría de la UNCTAD dice lo siguiente :

« Finalmente, aunque parece absolutamente necesario crear una clara estructura de responsabilidad del armador que sea fácilmente aplicable y que al mismo tiempo reduzca al mínimo los litigios respecto de la cuantía de la responsabilidad del porteador por paquete, unidad o kilogramo, no hay necesidad de introducir límites que sean superiores al valor real de la carga ordinaria. Como ya se ha explicado en otros capítulos del presente estudio, la cobertura del seguro de responsabilidad civil contratada globalmente por una cuantía total relativamente alta suele ser más cara que la cobertura del seguro de cosas por el valor exacto de cada envío particular. De ahí la necesidad de mantener la responsabilidad global « por buque » dentro de unos límites asegurables que sean razonables. De ese modo llega a su nivel más económico el costo global del seguro de la carga más la cobertura de la responsabilidad del porteador. »

Artículo 7

Párrafo 1 [9]

Aunque la frase « en la responsabilidad contractual o en la responsabilidad extracontractual » no plantea dudas

[8] Para las disposiciones correspondientes, véanse el párrafo 5 del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924 y el artículo 2 del Protocolo de Bruselas de 1968.

[9] Para las disposiciones correspondientes, véase el artículo 3 del Protocolo de Bruselas de 1968.

en los círculos comerciales, no es de aplicación universal. Se recomienda que se agreguen las palabras « o de otra manera » al final de esta cláusula.

Artículo 9

Párrafo 1 [10]

Por regla general, se entiende que conforme al uso en todas las operaciones con contenedores, éstos se transportan sobre cubierta. Para evitar posibles litigios, se sugiere la adición de la siguiente frase al final del párrafo 1 del artículo 9 :

« Se entenderá que el transporte marítimo en contenedores constituye un acuerdo de carga sobre cubierta. »

Párrafo 4

Puede suceder que las mercancías se carguen sobre cubierta sin incurrir en el grado de imprudencia requerido en el artículo 8. Este párrafo debería suprimirse.

Artículo 13

Párrafo 1

Ha habido casos en que los porteadores han embarcado sustancias riesgosas o contaminantes, cargadas sin revelar su contenido; se propone que estas sustancias reciban el mismo tratamiento que las mercancías peligrosas.

Las palabras « en caso necesario » y « cuando sea posible » deben suprimirse, pues facilitan escapatorias a los cargadores negligentes o deshonestos.

Se recomienda que el párrafo 1 del artículo 13 se modifique como sigue :

« Cuando el cargador entregue al porteador mercancías peligrosas, que a los fines de este artículo comprenden sustancias riesgosas o contaminantes, informará a éste de la naturaleza de las mercancías e indicará el carácter del peligro y las precauciones que deban adoptarse. El cargador señalará o marcará en forma conveniente estas mercancías como peligrosas. »

Artículo 14

Párrafo 1 [11]

Para mayor claridad, esta disposición debería enmendarse como sigue : « Cuando el porteador reciba las mercancías bajo su custodia dentro de la zona portuaria . . . » a fin de armonizarla con el párrafo 2 del artículo 4.

Artículo 15

El artículo 15 en su totalidad y su párrafo 1 [12]

No conviene insertar requisitos basados en la práctica actual, que se halla en constante mutación. Las necesidades comerciales de los cargadores y de los bancos determinarán el contenido del conocimiento de embarque. El artículo 16 otorga al cargador la protección que requiere. El artículo 15 debería suprimirse totalmente.

En ciertas ocasiones, los requisitos son, en todo caso, de ejecución imposible. En particular el inciso *f* no podría ser acatado en el caso de una consignación recibida en varios días, ni sería apropiado respecto de un conocimiento de embarque con la estampilla « embarcado ». El inciso *h* implica que puede haber más de un conocimiento original. El objetivo actual es reducir el número de conocimientos de embarque con un solo original. El inciso *k* crearía dificultades y generaría más documentos si la carga se revendiese.

Párrafo 2 [13]

Por las razones expresadas respecto del párrafo 1 del artículo 15, las palabras « y se indicará la fecha o las fechas en que se ha efectuado la carga » deben suprimirse.

Artículo 16

Párrafo 4

La segunda frase contiene una conclusión ilógica, en particular en los casos de contrato de fletamento en que el fletador y el cargador son una misma persona, de lo que resulta que el conocimiento de embarque constituye solamente un recibo en el momento de la expedición y que la no mención del flete puede haber constituido un deseo legítimo del fletador. La presunción más razonable que puede aplicarse durante una posterior negociación del conocimiento de embarque —transacción en que no participa el porteador— es que los porteadores imponen efectivamente fletes por sus servicios y que debe existir una deuda respecto de la cual ha de preservarse el derecho de retención del porteador. Se sugiere, pues, que se suprima este párrafo a fin de conservar la situación actual en que el porteador únicamente renuncia a su derecho de retención mediante un recibo explícito, esto es, la nota de « flete pagado por anticipado » en el conocimiento de embarque.

Artículo 17

Párrafo 3

Consideramos inconveniente e innecesario que las relaciones entre el cargador y el porteador, en lo tocante a las cartas de indemnización, se traten en esta Convención. El párrafo debe suprimirse.

Párrafo 4

En este caso, el porteador será la víctima inocente de un empleado deshonesto o ya no estará en condiciones de valerse de la limitación del artículo 8. En consecuencia, este párrafo debe suprimirse.

Artículo 18

De no enmendarse el artículo 4 según se ha recomendado, este artículo debe modificarse como sigue :

« Cuando un porteador expida un documento distinto de un conocimiento de embarque que constituya prueba

[10] Para las disposiciones correspondientes, véase el inciso *c* del artículo 1 del Convenio de Bruselas de 1924.

[11] Para las disposiciones correspondientes, véase el párrafo 3 del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924.

[12] Para las disposiciones correspondientes, véanse los incisos *a* y *c* del párrafo 3 del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924.

[13] Para las disposiciones correspondientes, véase el párrafo 7 del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924.

de que ha recibido mercancías en virtud de un contrato de transporte, tal documento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha tomado en custodia las mercancías en la forma descrita en dicho documento en la zona portuaria. »

Artículo 19

Párrafo 5

De imponerse responsabilidad por la demora, se recomienda que se agreguen por lo menos las palabras « sus empleados o agentes » al final de este párrafo.

Artículo 20

Párrafo 1 [14]

La necesidad comercial exige la pronta terminación de los litigios : « un año » es preferible, de acuerdo con lo estipulado en el CIM [15] y en la CMR [16].

Artículo 21

Si bien se justiprecia el deseo de quienes propusieron este artículo, nuevamente parece tratarse de una corrección exagerada de la norma. Se recomienda la eliminación de los incisos *b*, *c* y *d* o, si ello no fuere aceptable, de dos de ellos por lo menos, ya que la presente redacción podría causar problemas de jurisdicción, más las consiguientes incertidumbres, que en última instancia habrán de originar mayores costos de seguro.

Artículo 23

Párrafo 3

Esta disposición debe eliminarse por innecesaria.

Artículo 25

Párrafo 2 [17]

Se recomienda que se agreguen las palabras « o a la Convención relativa a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares, firmada en Bruselas el 2 de diciembre de 1971, o . . . ».

Comité Marítimo Internacional (CMI)

[*Original : inglés*]

Con el fin de permitir que el CMI examinara, en calidad de tal, las enmiendas al actual Convenio Internacional de Bruselas de 1924 sobre conocimientos de embarque, así como al Protocolo de 1968 del mismo Convenio, en la XXX Conferencia del CMI, celebrada en Hamburgo, se estudiaron importantes cuestiones de fondo de las que resultaron las llamadas « Recomendaciones relativas a las Reglas de La Haya ». En estas recomendaciones, además de proponer la inmediata ratificación del Protocolo de 1968, se abordaron las siguientes cuestiones :

Período de responsabilidad,

Normas básicas sobre la responsabilidad,

Demora en la entrega,

Limitación de la responsabilidad,

Plazo de prescripción.

Cuando el Grupo de Trabajo de la CNUDMI estaba realizando su labor, el CMI recomendó por escrito a dicho Grupo de Trabajo que el convenio no se refiriera a la cuestión de las cartas de garantía (« cartas de indemnización »). El CMI estima que las disposiciones propuestas podrían interpretarse indirectamente como un reconocimiento legal del uso de estas cartas de garantía y, además, que la disposición propuesta del párrafo 3 del artículo 17, por la que se impedía que el porteador recurriese contra el cargador, era inconveniente, retrógrada e injusta.

En 1974 el CMI y la Cámara de Comercio Internacional CCI establecieron un Grupo de Trabajo especial para que estudiara los posibles efectos de las modificaciones introducidas en el sistema de responsabilidad del porteador sobre los costos del « riesgo », y el 8 de octubre de 1975 se presentó un informe sobre las conclusiones a que había llegado dicho Grupo de Trabajo. Cabe señalar que las conclusiones del Grupo de Trabajo son prácticamente idénticas a las observaciones formuladas por el Comité de la UNCTAD sobre el seguro marítimo de la carga en la reunión celebrada en Ginebra en octubre y noviembre de 1975 [véanse, en especial, los proyectos de resolución contenidos en los documentos TD/B/C.3 (VII)/SC/L.2, párr. 3, y TD/B/C.3(VII)/SC/L.5, párr. 3, así como el proyecto de informe contenido en el documento TD/B/C.3(VII)/SC/L.6, párr. 15].

RECOMENDACIONES SOBRE LAS REGLAS DE LA HAYA

aprobadas por el CMI en su XXX Conferencia de Hamburgo

En la Conferencia del CMI celebrada en Hamburgo del 1.º al 5 de abril de 1974, a la que asistieron expertos en derecho marítimo de unos treinta países, se debatieron algunas de las principales cuestiones que actualmente examina el Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo. Anteriormente se había invitado a las asociaciones nacionales del CMI a que expusieran sus opiniones y, en agosto de 1973, el Subcomité Internacional había respondido a algunas cuestiones planteadas por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI (por ejemplo, la responsabilidad del porteador por demora).

Las presentes Recomendaciones tienen por objeto expresar las opiniones generales de las personas que se dedican al transporte marítimo. En ellas se esboza una síntesis de los intereses de los porteadores y cargadores. Se ha procurado sugerir simplificaciones de las reglas actuales en beneficio de todas las partes interesadas. No se ha considerado deseable *per se* el desplazamiento de

[14] Para las disposiciones correspondientes, véanse el cuarto inciso del párrafo 6 del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924 y el párrafo 2 del artículo 1 del Protocolo de Bruselas de 1968.

[15] Convenio internacional relativo al transporte de mercancías por ferrocarril.

[16] Convención sobre el contrato de transporte internacional de mercaderías por carretera.

[17] Para las disposiciones correspondientes, véase el artículo 4 del Protocolo de Bruselas de 1968.

la asignación del riesgo del porteador al cargador. Naturalmente, existe una relación entre la distribución del riesgo y el flete. Por consiguiente, un cambio fundamental en la asignación del riesgo en detrimento del porteador conducirá inevitablemente a un incremento de los costos de transporte.

Ratificación del Protocolo de 1968

Las reglas y prácticas del transporte marítimo están sometidas a cambios constantes y justificados. Cuando se logra una unificación de la legislación a este respecto mediante convenciones internacionales, se requiere un cuidado especial para ampliar el ámbito de aplicación de las reglas sin que se altere la uniformidad internacional que existe en el momento de efectuar tal modificación. Hay que asegurarse de que cualquier propuesta de enmienda de la legislación actual esté bien fundamentada y cuente con el apoyo de un elevado número de países.

En la Conferencia se estimó que el Protocolo de 1968 por el que se enmendaba el Convenio de 1924 sobre conocimientos de embarque, contenía mejoras importantes que debían adoptarse sin tardanza. Así pues, el Protocolo de 1968 contiene disposiciones que eliminan algunas de las dificultades con las que se tropezaba al aplicar la limitación por unidad al tráfico de contenedores, mediante la introducción de una « fórmula de contenedores », con arreglo a la cual se concede preeminencia a los bultos contenidos en el contenedor y no al propio contenedor, siempre y cuando aquéllos hayan sido enumerados en el conocimiento de embarque. Además, mejora considerablemente la posición de los demandantes con respecto a las unidades pesadas, gracias a la limitación por kilogramos (30 francos Poincaré) que complementan la limitación por unidad. Las reglas que confieren a los empleados del armador las mismas exoneraciones y las mismas limitaciones de responsabilidad que al propio armador también están justificadas y su necesidad era apremiante, así como la de las reglas que aclaran la posición de los cesionarios de buena fe de los conocimientos de embarque. Además, son necesarias las disposiciones relativas a la posibilidad de prolongar el plazo de prescripción de las reclamaciones, así como el plazo concreto de tres meses correspondiente a la prescripción de las acciones, a fin de eliminar la incertidumbre actualmente existente en algunos países partes en el Convenio y facilitar con ello la resolución de las reclamaciones. Por estas razones, el CMI aprobó la siguiente recomendación :

« *Considerando*

» Que se justifica la introducción de nuevas enmiendas a las Reglas de La Haya, además de aquellas incluidas en el Protocolo de 1968;

» Que necesariamente deberá transcurrir cierto tiempo antes de que pueda lograrse un acuerdo internacional con respecto a las nuevas enmiendas, y

» La urgente necesidad por parte del comercio internacional de acogerse a los beneficios del Protocolo de 1968, el CMI.

» RECOMIENDA que se ratifique el Protocolo de 1968 lo antes posible. »

Período de responsabilidad [1]

El principio contenido en las Reglas de La Haya, según el cual el período de responsabilidad está limitado al tiempo comprendido entre la carga y la descarga (el llamado principio de « grúa a grúa », tal vez sea adecuado al transporte marítimo « tramp » en el que el porteador normalmente carece de instalaciones propias para almacenar las mercancías antes de la carga o después de la descarga. Sin embargo, la situación quizá sea distinta en el caso de las líneas regulares, especialmente cuando el propio porteador no se ha desprendido de las mercancías en el momento en que las Reglas de La Haya dejan de aplicarse. No está claro en modo alguno el que las Reglas se apliquen en ese momento con respecto a la responsabilidad del porteador ni en qué medida el porteador puede exonerarse de la responsabilidad al amparo de diversas legislaciones nacionales. Por estas razones y a fin de lograr una mayor uniformidad, el CMI, en principio, estuvo de acuerdo en la formulación del actual proyecto de disposición preparado por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo y aprobó la siguiente recomendación :

« *Considerando* que, en principio, el plazo de responsabilidad debería abarcar todo el período durante el cual las mercancías están bajo la custodia del porteador y que, en consecuencia, se requiere una ampliación de la responsabilidad del porteador más allá del período que actualmente comprenden las Reglas de La Haya (de « grúa a grúa »), el CMI

» RECOMIENDA que se amplíe el período de responsabilidad de forma que abarque el período durante el cual las mercancías están bajo custodia del porteador, tanto en el puerto de carga como durante el transporte y en el puerto de descarga, siempre y cuando, *en especial*, no se considere que las mercancías están bajo custodia del porteador

» *En el puerto de carga*

» antes de la recepción efectiva para su embarque por parte del cargador, o

» *En el puerto de descarga*

» si las mercancías, en virtud de la legislación o los usos, se han entregado a una autoridad o a un tercero apropiado a los que el porteador no puede controlar. »

Normas básicas sobre la responsabilidad [2]

Fiel al principio de sugerir únicamente aquellas enmiendas que redunden en beneficio de todas las partes interesadas y de abstenerse de modificaciones que pudieran producir efectos económicos injustificados, el CMI convino en *disminuir*, por lo que concierne al porteador, la actual excepción de error en la navegación o en la gestión del buque, pero decidió que convenía *mantener* dicha excepción en la medida en que se relacionase con errores puramente náuticos.

[1] Artículo 4 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías.

[2] Artículo 5 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías.

Se sugiere la eliminación de la última mitad de la excepción, es decir, lo relativo a la gestión del buque. Varios países firmantes del Convenio han experimentado dificultades para determinar exactamente la diferencia existente entre «gestión del buque» y «cuidado y custodia de la carga». Se estima que la eliminación de esta parte de la excepción facilitará en gran medida la resolución de las reclamaciones y evitará los litigios. Por otra parte, la eliminación de la excepción de error náutico entrañaría una modificación fundamental de la actual distribución del riesgo entre el porteador y el propietario de la carga. También debería tenerse en cuenta que una disposición expresa en virtud de la cual hiciese recaer en el porteador la responsabilidad por demora acentuaría más aún el cambio. Del mismo modo, la supresión de la excepción de incendio tendría una repercusión notable en la actual asignación del riesgo. La «transacción» sugerida por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI, consistente en suprimir la excepción de incendio y atribuir al propietario de la carga la obligación de demostrar la negligencia del porteador, no compensaría el cambio de la asignación del riesgo. En vista de ello, es indudable que aumentaría las primas de los seguros de protección e inmunidad de los porteadores y, debido a diversos factores, no se produciría una reducción correspondiente de las primas del seguro de la carga. El que asegura la carga no recupera del porteador más de un 10 % o un 20 % de la suma pagada a los propietarios de la carga. La *dificultad de calcular* las mayores posibilidades de interponer recursos que se derivarían de la eliminación de las excepciones tradicionales del porteador (por ejemplo, las de error de navegación o incendio) impedirían que los aseguradores de la carga redujeran las primas actuales, al menos hasta que se hubiera obtenido una experiencia clara respecto de las consecuencias de este cambio. Por lo tanto, la supresión de las exoneraciones redundaría en *un costo total más elevado de los seguros*, en detrimento de todas las partes interesadas.

Además, para aclarar que no se pretende introducir ningún cambio fundamental con respecto a la asignación del riesgo, en cualquier «fórmula general de responsabilidad» habrá que disipar toda duda de que esta fórmula se base en el concepto de negligencia, a fin de evitar la impresión de que dicha base responde más o menos al tipo denominado «responsabilidad estricta con excepciones». Por estas razones, el CMI sugiere la siguiente recomendación :

« 1. *Considerando*

» que se ha demostrado que la expresión " gestión del buque " es difícil de interpretar y ha sido, por lo tanto, causa de muchos litigios, y

» que su eliminación no entrañaría efectos económicos graves, el CMI

» RECOMIENDA que se suprima la excepción de error " en la gestión del buque ".

» 2. *Considerando* que la eliminación de la excepción de error " náutico " conllevaría el aumento del costo general del transporte, dato que un incremento de la responsabilidad del porteador conduciría a un aumento de los fletes sin que a ello correspondiese una disminución del costo del seguro de la carga, el CMI

» RECOMIENDA que se mantenga la excepción de error " náutico ".

» 3. *Considerando* que la eliminación de la " excepción de incendio " conllevaría el aumento del costo general del transporte, dado que un incremento de la responsabilidad del porteador conduciría a un aumento de los fletes sin que a ello correspondiese una disminución del costo del seguro de la carga, el CMI

» RECOMIENDA que se mantenga la " excepción de incendio ".

» 4. Además, el CMI

» RECOMIENDA que, si se modifican las actuales disposiciones de las Reglas de La Haya sobre la responsabilidad, se manifieste expresamente en las nuevas disposiciones que la responsabilidad del porteador se basa en la culpa o negligencia. »

Demora en la entrega [3]

Es muy debatida la cuestión de si las Reglas de La Haya establecen la responsabilidad del porteador por demora. En todo caso, es evidente que al determinar si existe responsabilidad por demora se debe tener debidamente en cuenta la incertidumbre de la duración de un viaje por mar en comparación con el transporte aéreo y por tierra. Pueden variar grandemente las razones que justifican hacer obligatoria la responsabilidad por demora del porteador según el tipo de comercio, la duración del viaje y otras circunstancias. Aunque en el actual transporte marítimo por buques de línea regular dicha responsabilidad puede parecer absolutamente natural debido a su brevedad, cabe dudar sobre la conveniencia de establecer la responsabilidad obligatoria por demora en el transporte transoceánico por buques de servicio irregular, en el cual las dificultades del porteador con frecuencia se agudizan por su falta de control de los servicios de los puertos. Sin embargo, el mero hecho de que los Estados partes en las Reglas de La Haya en su forma actual no se pongan de acuerdo sobre la interpretación adecuada de las Reglas a este respecto, es suficiente para exigir que se aclare esa cuestión en cualquier revisión de las Reglas de La Haya que pueda hacerse en el futuro. Habida cuenta de que los tribunales de algunos Estados signatarios del Convenio ya han aceptado la responsabilidad obligatoria por demora del «porteador de las Reglas de La Haya» —principio que algunos Estados ya han incorporado en la legislación dictada en sus países en aplicación de las Reglas de La Haya—, el CMI sugirió la siguiente recomendación :

« *Considerando* que las Reglas de La Haya, en su actual redacción, no contienen disposición concreta alguna sobre la responsabilidad por demora en la entrega pero que en algunos países las Reglas de La Haya se interpretan en el sentido de que abarcan dicha responsabilidad, el CMI

[3] Párrafos 1 y 2 del artículo 5 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías.

» RECOMIENDA que las Reglas de La Haya se complementen con disposiciones expresas sobre la demora en la entrega, con arreglo a las mismas normas de responsabilidad aplicables por pérdida o daño de la cosa, pero que la indemnización por demora se limite siempre a la pérdida directa y razonable que, en el momento de celebrar el contrato, el porteador pudiera haber previsto razonablemente como probable consecuencia de la demora y, además, se limite a una suma que no exceda del flete. Sin embargo, en ningún caso la responsabilidad acumulada del porteador por pérdida, daños o demora excederá del límite que se aplicaría por la pérdida total de las mercancías respecto de las cuales se incurrió en esa responsabilidad. »

Limitación de la responsabilidad [4]

Es bien sabido por los especialistas en derecho marítimo que las disposiciones relativas a la limitación de la responsabilidad de las Reglas de La Haya, en su forma actual, tienden a provocar litigios por los que el demandante —frecuentemente con bastante poco éxito— trata de « romper » la limitación. Esto da lugar a gastos que no benefician a nadie y crea incertidumbre en relación con el límite máximo de la responsabilidad del porteador, con la consiguiente dificultad de determinar en qué medida el seguro debe cubrir los riesgos. Por lo tanto, el CMI se mostró partidario de un nuevo texto que aclarara la cuestión y sugirió la siguiente recomendación :

« *Considerando* que el objetivo básico de las disposiciones relativas a la limitación de la responsabilidad consiste en determinar claramente el límite máximo de la responsabilidad del porteador que sirva de base clara para el seguro de dicha responsabilidad, el CMI

» RECOMIENDA que el porteador siempre tenga derecho a limitar su responsabilidad, a menos que la pérdida, los daños o la demora hayan sido provocados por una acción u omisión del propio porteador, con la intención de causar daños, o por imprudencia y con conocimiento de que probablemente se producirían daños. »

Plazo de prescripción [5]

Las disposiciones relativas a la prescripción de las reclamaciones va siempre en perjuicio del demandante ya que tienden a limitar sus recursos incluso cuando, prescindiendo del plazo de prescripción, pudiera haber iniciado con éxito una acción. Sin embargo, esto es consecuencia necesaria de toda norma sobre la prescripción. No se pone en tela de juicio el propio fundamento de las normas sobre la prescripción, pero dichas normas deberían ser claras y de fácil aplicación. Una prórroga del actual plazo para iniciar una acción no constituye garantía alguna de que el demandante dispondrá siempre de tiempo suficiente; por el contrario, cualquier modificación del actual plazo de un año puede crear incertidumbre en otras esferas, por ejemplo, la legislación nacional, en relación con el plazo adecuado. Además, el hecho de que tal vez sea necesario un plazo superior a un año para la solución de reclamaciones no exige la ampliación del plazo legal de prescripción ya que dicho plazo puede prorrogarse por acuerdo de las partes. Esto es frecuente en la práctica. Con objeto de evitar toda incertidumbre a este respecto, el Protocolo de 1968 por el que se modifican las Reglas de La Haya dispone de manera expresa que es posible un acuerdo. Por lo tanto, el CMI sugirió la siguiente recomendación :

« *Considerando* las ventajas de mantener el bien establecido plazo de prescripción de un año para la interposición de una acción, el hecho de que el período de un año no sea tan breve como para crear dificultades en la práctica, y la posibilidad de ampliar el plazo por acuerdo de las partes, según se establece de manera expresa en el Protocolo de 1968, el CMI

» RECOMIENDA que se mantenga el plazo de un año para la interposición de una acción. »

[4] Artículos 6 y 8 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías.

[5] Artículo 20 del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías.

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO CONJUNTO CMI/CCI SOBRE RESPONSABILIDAD Y SEGUROS

1. *Introducción*

El Grupo de Trabajo fue establecido por el CMI y la CCI en 1974 para que efectuara estudios estadísticos sobre los posibles efectos de las modificaciones introducidas en los sistemas de responsabilidad del porteador sobre los costos del « riesgo » (véase doc. de la CCI 301/261, 1974-03-18). El mandato del Grupo de Trabajo sólo hacía referencia en un principio al transporte marítimo.

El profesor Jan Ramberg, Oficial Jurídico Jefe del CMI, fue elegido presidente, y participaron en las reuniones del Grupo de Trabajo los siguientes expertos :

Sres. K. Schalling y J. C. Macé (Unión Internacional de Seguros de Transportes), Sr. Descours (Usuarios), Sr. C. W. Rees (CCI), Sr. G. B. Brunn (Deutscher Transport Versicherungs-Verband e.v.), Sr. R. M. F. Duffy (Cámara Internacional de Navegación Marítima), Sr. N. M. Hudson (Institute of London Underwriters), Srta. Claire Légendre (Syndicat des Sociétés Françaises d'Assurances Maritimes).

El Grupo de Trabajo se reunió el 12 de marzo de 1974 y el 8 de octubre de 1975 en la sede de la CCI en París.

En la reunión del 12 de marzo de 1974 se decidió que, en una primera etapa, el estudio debía limitarse a una apreciación de los efectos de la supresión de las excepciones especiales del porteador marítimo por error en la navegación y la administración del buque y por incendio. Posteriormente, habida cuenta de que se ha publicado el proyecto definitivo del Grupo de Trabajo sobre la Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo de la CNUDMI, el estudio se ha centrado en la nueva disposición sobre responsabilidad contenida en dicho proyecto (artículo 5), en el que se sugiere la supresión de esas excepciones pero modificando la regla de la carga de la prueba en beneficio del porteador respecto de los daños causados por incendio.

2. *Información estadística*

Se ha sugerido —por ejemplo, en las recomendaciones hechas por el CMI en 1974 sobre las Reglas de Hamburgo y La Haya en las que se propone el *mantenimiento* de las excepciones de error en la navegación (pero se excluye la excepción de la « administración del buque ») y de incendio— que dicha modificación en la distribución de los riesgos entre el porteador y el propietario de la carga entrañaría *un aumento del total* de los costos del « riesgo ». Se espera que las primas que ha de pagar el porteador por el seguro de protección e indemnización (P & I) aumenten pero que las primas del seguro de la carga no se reducirán correlativamente. Esto se debe en primer lugar al hecho de que la suma *neta* recuperada por el propietario de la carga nunca es igual a la suma *bruta* pagada por los porteadores y sus aseguradores. La diferencia entre la cantidad bruta y la cantidad neta abarca los gastos generales y los gastos externos por concepto de honorarios a los abogados, árbitros, etc., de ambas partes.

El Grupo de Trabajo ha pedido a los aseguradores de P & I y de la carga que justifiquen la anterior hipótesis con datos estadísticos, pero ha recibido la respuesta de que es imposible proporcionar información estadística exacta sobre la base de una situación totalmente hipotética. Hasta que se solucionen las reclamaciones sobre la base de una nueva regla de responsabilidad que pueda apoyarse en información estadística fidedigna, la modificación entrañaría un aumento del total de los costos del seguro. Sin embargo, se había recibido información procedente de distintas fuentes en el sentido de que la suma pagada por los aseguradores de la carga por los llamados riesgos libres de avería particular (es decir, fundamentalmente riesgos relacionados con colisiones, varaduras e incendio, así como la avería gruesa que con frecuencia se deriva de ello) equivalía aproximadamente a 1/5 de la cantidad *total* pagada por todos los riesgos. Esto implica que la supresión de las excepciones del porteador por error en la navegación e incendio muy probablemente traspasaría gran parte del riesgo al porteador y también debilitaría la motivación del propietario de la carga a protegerse de los riesgos libres de avería particular asegurando la carga.

3. *La regla óptima de responsabilidad*

En esta etapa, el Grupo de Trabajo no deseaba ampliar la cuestión general de la forma en que debería definirse la norma de la responsabilidad en la reglamentación del transporte de mercancías a fin de obtener los mejores resultados desde un punto de vista económico. Sin embargo, en relación con la propuesta supresión de las excepciones de error en la navegación e incendio, el Grupo de Trabajo desea hacer las siguientes precisiones :

3.1. *Razonabilidad*

La cuestión de la *razonabilidad* carece absolutamente de importancia, ya que es fácil traducir un aumento de los riesgos por un factor de los costos. En último término, el propietario de la carga tendría que pagar, directa o indirectamente, el aumento de los costos derivados de un aumento en la responsabilidad del porteador.

3.2. *Prevención de pérdidas*

No cabe esperar que la modificación propuesta produzca ningún *efecto « disciplinario »* que conduzca a una reducción de las pérdidas o daños de la carga, pues los errores en la navegación y el incendio comprometerán inevitablemente bienes del propio porteador, hecho que debería ser suficientemente disuasivo.

3.3. *Armonización del derecho del transporte de mercancías*

La eliminación de las excepciones de error en la navegación e incendio permitiría una armonización mejor de la legislación sobre transporte marítimo de mercancías con otras ramas del derecho del transporte. Esta simplificación revestiría valor particular en situaciones en que el porteador se compromete a transportar mercancías mediante modos diferentes de transporte. No obstante, es difícil evaluar qué ventajas *económicas* resultarán de dicha simplificación.

3.4. *Cobertura del riesgo por pérdidas o daños de las mercancías. ¿ Mediante la responsabilidad del porteador o mediante el seguro de la carga ?*

Existe sin lugar a dudas consenso internacional en el sentido de que el riesgo por pérdidas o daños de las mercancías habrá de soportarlo, por lo menos en principio, el seguro de la carga. El propietario de la carga no deberá ser forzado en ningún caso por una legislación obligatoria a comprar él mismo protección contra dichos riesgos exclusivamente del porteador. Si bien el propietario de la carga, que desea protegerse mediante el « conocimiento de embarque asegurado » que le ofrece el porteador, ha de tener por supuesto la oportunidad de aceptarlo, no deberá ser obligado, directa o indirectamente, a utilizar este sistema como único medio de obtener la protección deseada. La misma observación se formuló en el reciente estudio de la UNCTAD sobre el seguro marítimo de la carga (TD/B/C.3/120, de fecha 9 de mayo de 1975) en que se subrayó particularmente que los países en desarrollo deberían controlar en mayor medida que hasta ahora el seguro de dichos riesgos.

3.5. *¿ Es necesario proteger mediante legislación obligatoria las acciones de los aseguradores de la carga ?*

El Grupo de Trabajo no se propuso formular ninguna declaración general acerca del alcance conveniente de la legislación obligatoria sobre responsabilidad del porteador, pero subrayó el peligro de que el incremento de las acciones podría producir el aumento de los costos totales del « riesgo », en perjuicio de los intereses de la carga. La redacción de los futuros convenios internacionales sobre el derecho del transporte de mercancías debería evitar la cobertura « dual » que dimana de la responsabilidad del porteador y de su seguro, además de la del seguro del propietario de la carga. Ello puede lograrse técnicamente si se permite que el propietario de la carga *disminuya* la responsabilidad del porteador en los casos en que esté protegido por el seguro de la carga.

3.6. *¿ Promueve la tendencia hacia una « responsabilidad plena del porteador » la supresión propuesta de las excepciones del porteador ?*

Es inevitable que el gravamen adicional que se impone a los porteadores marítimos con el cambio sugerido en el régimen de la responsabilidad daría nuevos argumentos a los sostenedores de un sistema de « responsabilidad plena del porteador ». Ella sería aceptable en la medida en que la responsabilidad ampliada fuese *optativa* para el propietario de la carga, pero el Grupo de Trabajo no percibe ninguna ventaja para el propietario de la carga si éste se ve *forzado* a aceptar dicho sistema por una legislación obligatoria que incremente el riesgo actual del porteador y lo induzca por consiguiente a asumir los riesgos adicionales al nivel de una « responsabilidad plena del porteador ».

3.7. *Uniformidad internacional del derecho del transporte marítimo de mercancías*

El Grupo de Trabajo desea subrayar el peligro de que se destruya la presente uniformidad internacional del derecho de transporte marítimo de mercancías, lograda merced al Convenio de Bruselas de 1924 sobre conocimientos de embarque (Reglas de La Haya). Debe evitarse por todos los medios que algunos Estados ratifiquen un nuevo convenio mientras otros se abstengan de hacerlo. Ello ocasionaría complicaciones infinitas, litigios acerca del derecho y la jurisdicción aplicables, y un tipo de « regateo de jurisdicción » por el cual los reclamantes tratarían de seleccionar, para entablar la demanda, un lugar en que crean que sus intereses estarán mejor resguardados. Ello sería perjudicial para todos. El Grupo de Trabajo considera por consiguiente que la modificación sugerida sobre la distribución del riesgo *no* debería aceptarse salvo que se garantice adecuadamente que el nuevo convenio en que figure dicha norma nueva de responsabilidad obtendrá al menos la misma aceptación que las actuales Reglas de La Haya.

Unión Internacional de Seguros de Transportes

[*Original : inglés*]

Observaciones generales

En primer lugar, la Unión Internacional de Seguros de Transportes (UIST) quiere poner de relieve el hecho de que la reglamentación del transporte marítimo sancionada en el Convenio de Bruselas de 1924 (las Reglas de La Haya) ha sido adoptada en general por las naciones que comercian en el mundo y ha creado un alto grado de estabilidad en lo tocante a la responsabilidad del cargador en cuanto a las mercaderías. El conocimiento de embarque producto de esta reglamentación puede todavía considerarse como uno de los documentos comerciales más importantes del comercio internacional. Como pasa un tiempo considerable antes de que una convención internacional sea adoptada por todos y, en el caso del Convenio de Bruselas de 1924, esa situación sólo se alcanzó después de la segunda guerra mundial, una nueva redacción del instrumento debe fundarse en un cuidadoso análisis de lo que puede lograrse.

También debería tenerse en consideración que la reglamentación del transporte marítimo es una esfera que interesa al comercio internacional y principalmente a las partes que participan directamente en ese comercio y tienen perfecto conocimiento de los riesgos involucrados.

En la transacción de las Reglas de La Haya de 1924, se estableció una cierta asignación de los riesgos entre el porteador y el propietario de la carga. Los riesgos asignados en particular al propietario de la carga, especialmente los de falta náutica e incendio, están enumerados en el Convenio. La indemnización en el caso de pérdida o daños debidos a esos riesgos está asegurada por el seguro de la carga. Los riesgos que asume el porteador se indemnizan con el seguro que cubre la responsabilidad del porteador (P & I). Esta asignación explícita de los riesgos entre las dos partes en el contrato de fletamento ha contribuido a proporcionar, en el comercio internacional, una protección adecuada de las mercancías contra pérdidas y daños durante el tránsito. Aunque la experiencia ha demostrado que la línea divisoria entre los riesgos asignados al porteador y los soportados por el propietario de la carga no es perfectamente clara, la distribución ha contribuido eficazmente a limitar el número de litigios.

El proyecto propuesto por la CNUDMI alteraría la relación fundamental que existe actualmente entre el porteador y el propietario de la carga. Habrá un traspaso considerable del riesgo al porteador, con consecuencias para los arreglos de seguros. Las situaciones en las que el porteador puede quedar exonerado de responsabilidad serán menos precisas. Tomando como base para sus observaciones su experiencia y conocimientos en la esfera del seguro de las mercancías en tránsito, la Unión dará una importancia especial a las consecuencias de ese desplazamiento de los riesgos.

En conclusión, después de analizar el problema, la Unión opina que el comercio mundial está mejor servido por el sistema previsto en las actuales Reglas de La Haya de lo que estaría por el proyecto de convención propuesto. Se reconoce, sin embargo, que esta opinión puede no resultar aceptable a los delegados que se ocupen de la próxima etapa de la revisión. En consecuencia, la Unión desea poner también de relieve ciertos aspectos especiales del proyecto.

Comentarios concretos

Artículo 1

Párrafo 4

La definición propuesta de mercancías en el proyecto implica que el porteador asumiría la misma responsabilidad por la carga transportada bajo cubierta que por la transportada sobre cubierta, teniendo en consideración, sin embargo, las disposiciones particulares del artículo 9 relativas a la carga sobre cubierta. La Unión considera que esta nueva fórmula es satisfactoria y compatible con las técnicas modernas de transporte.

Artículo 2

La Unión no tiene objeción alguna que oponer a los nuevos criterios para fijar el ámbito de aplicación que, en principio, están en consonancia con el método de otras

convenciones en la esfera del transporte. En el transporte entre dos Estados, uno de los cuales sea Estado contratante, las nuevas normas sólo producirán plenos efectos, si las actuaciones judiciales tienen lugar en el Estado contratante. Por supuesto, el Estado no contratante no estará obligado por las normas del Convenio.

Artículo 4

El nuevo texto relativo al período de responsabilidad significa que la protección desde el momento de la carga hasta el momento de la descarga conforme a las actuales Reglas de La Haya es reemplazada por una protección desde el momento en que el porteador ha tomado las mercaderías bajo su custodia en el puerto de carga hasta el momento en que las haya entregado en el puerto de descarga. La Unión considera que este cambio sería viable. También es conforme con la práctica que ya se está desarrollando en ciertas rutas servidas por buques de línea regular.

Artículo 5

El nuevo texto de este artículo significa un cambio fundamental en la actual asignación de los riesgos entre el porteador y el propietario de la carga. Se reemplaza la lista de causas de exoneración de las Reglas de La Haya por una fórmula general que significa que el porteador será responsable, a menos que pruebe que « él, sus empleados y sus agentes adoptaron todas las medidas razonablemente necesarias para evitar el hecho y sus consecuencias ». La nueva fórmula dejaría amplio margen para interpretaciones, que requerirían muchos litigios. En cambio, la enumeración de las Reglas de La Haya tiene la ventaja de ser bien conocida y de estar bien clarificada por varias interpretaciones judiciales, lo que significa que hoy en día sólo en algunos pocos casos es necesario litigar.

La nueva fórmula también significaría un desplazamiento de los riesgos del propietario de la carga al porteador. La consecuencia sería un aumento considerable en la prima del seguro correspondiente a la responsabilidad del porteador. Es evidente que esta prima más alta recaerá sobre el propietario de la carga en forma de fletes más elevados. No obstante, el propietario de la carga necesitará un seguro para la carga de « almacén a almacén » para tener seguridad de que será indemnizado en caso de pérdida de las mercaderías, o de daño a ellas, durante el transporte. Los bancos y las instituciones crediticias también exigirían, conforme a la nueva fórmula, que se asegurara la carga para adelantar dinero sobre una carta de crédito o mediante el procedimiento de crédito documentario.

Aumentará el número de acciones de repetición ejercidas por los aseguradores de la carga contra porteadores marítimos. Por otra parte, la mayor responsabilidad del porteador debería conducir, en teoría, a una reducción de la prima del seguro de la carga, pero por otro lado cabe esperar que esa reducción sólo sea limitada, debido a los gastos que entrañarán las acciones de repetición, ya que es un hecho comprobado que las acciones de repetición consumen tiempo, energía y dinero. El efecto general sería un aumento de los costos para el propietario de la carga.

El reparto de los riesgos propuesto en el presente proyecto reduciría, a la larga, la capacidad general del sistema de seguro de la carga al desplazar el riesgo del propietario de la carga al porteador. Esto, sin duda, haría más difícil asumir en el marco del seguro de la carga los grandes riesgos involucrados hoy en día.

El proyecto también introduce una responsabilidad por demora en la entrega. A pesar de que una responsabilidad semejante derivada de un contrato parece corresponder a ciertas tendencias del transporte moderno, la Unión se pregunta si es aconsejable introducir una responsabilidad por demora en la reglamentación del transporte marítimo.

Si no se ha convenido expresamente entre el cargador y el porteador un plazo determinado, la aplicación de la fórmula de « el plazo que sería razonable exigir de un porteador diligente » parece dejar abierta la vía para que surjan litigios. Sin embargo, el aspecto más complicado en relación con la demora será el de qué tipo de daños deben indemnizarse. Si el problema del plazo está claro, sería natural aceptar los daños a las mercancías debidos a la demora, lo cual, de hecho, es una interpretación aceptada de las Reglas de La Haya en ciertos países. Lo que es mucho más complicado es determinar las pérdidas mediatas producidas por la demora. Si se incluye tal responsabilidad, la Unión insta a que se limite a lo que pueda prever razonablemente el porteador como consecuencia probable de la demora.

La Unión opina que el propósito fundamental de la reglamentación del transporte marítimo debería ser definir lo más claramente posible las obligaciones de las partes en el contrato de fletamento. Este propósito parece lograrse en mayor medida en las actuales Reglas de La Haya que en el proyecto de Convenio. Por lo tanto, la Unión es partidaria de mantener la distribución actual de los riesgos entre el porteador y el propietario de la carga. Para un examen más completo de este tema cabe remitirse al folleto de la Unión sobre « La función esencial del seguro marítimo de la carga en el comercio exterior », que se publicará en el curso de las próximas semanas.

Artículo 6

Como en este artículo no se han propuesto límites de responsabilidad, la Unión se limitará a sugerir que estos sean lo más reducidos posible para no fomentar nuevas acciones de regreso de aseguradores de la carga. También debe tenerse en cuenta que, si se acepta el artículo 5 del proyecto de Convenio, el porteador será responsable en la mayoría de los casos por la pérdida total de la carga. Esto implica que el porteador debe tener protección de seguro que abarque la limitación máxima de una carga completa transportada a bordo del buque. Cualquier suma que exceda de los límites establecidos por las Reglas de Visby conducirá a un riesgo excesivo, en particular para los buques modernos destinados a transportar carga general.

Las distintas posibilidades presentadas parecen algo confusas, en particular en lo que respecta a la limitación en caso de demora. A juicio de la Unión, si se acepta tal responsabilidad, debería limitarse al importe del flete en

todos los casos donde no haya pérdida física o daño de la carga. Debe decidirse, sin embargo, si el flete es el correspondiente a la totalidad de la carga, a la totalidad del conocimiento de embarque o al de la carga que sufra la demora. Esta última posibilidad parece estar más conforme con una posible limitación por kilo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas.

Al examinar la limitación, también debería tenerse en cuenta cuál sería el límite general de la responsabilidad del porteador marítimo en virtud de la Convención de 1957 [1].

Artículo 8

Una vez que se haya llegado a un acuerdo sobre el límite de la responsabilidad, sería ventajoso para todas las partes interesadas que se aplicara a toda pérdida o daño, independientemente de las circunstancias. El texto propuesto parece estar en consonancia con esta opinión. Sin embargo, sería aceptable, conforme al proyecto, que se perdiera el derecho a la limitación cuando los daños fueran causados intencional o imprudentemente con conocimiento de que probablemente ocurrirían tales daños.

Artículo 9

La Unión no tiene objeciones que oponer a la nueva fórmula, según la cual el porteador podrá transportar las mercancías sobre cubierta, si ello está conforme con un acuerdo concertado con el cargador, con los usos del comercio de que se trate o con las normas o disposiciones legales. En particular, en el transporte de contenedores en buques destinados a esos fines ya es práctica general en la mayoría de los países asegurar la carga en las mismas condiciones, sea que se transporte en un contenedor o bajo cubierta. No está completamente claro, sin embargo, cuál sería la situación en caso de que el porteador se aparte de lo estipulado, dando un conocimiento de embarque bajo cubierta y luego estibando las mercancías sobre cubierta. Aunque en los párrafos 3 y 4 se pretenda fijar la cuantía de los daños, no se excluye el derecho consuetudinario aplicable a cualquier desvío respecto de lo estipulado.

Artículo 10

Al introducir el concepto del porteador contratante en el Convenio también existe la posibilidad de introducir un segundo nivel de responsabilidad de los porteadores, en el caso de que el porteador contratante ejerza su prerrogativa de asumir las obligaciones no impuestas por el Convenio. Puede ponerse en tela de juicio la necesidad de que el Convenio se ocupa del concepto del porteador contratante. Tal concepto puede dejarse enteramente librado a las soluciones que le den los particulares en sus contratos.

Artículo 15

Con las medidas actuales en todo el mundo encaminadas a simplificar los documentos del transporte marítimo, la Unión considera que en este artículo se proponen demasiados requisitos obligatorios. En el conocimiento de embarque sólo deberían especificarse los datos comercialmente necesarios.

Artículo 17

La Unión sugiere que se eliminen los párrafos 2, 3 y 4 de este artículo, que tratan de las cartas de garantía. Ello no quiere decir que la Unión favorezca el empleo de cartas de garantía. Al contrario, la Unión ha adoptado en varias ocasiones una actitud firme contra el uso fraudulento de las cartas de garantía. Sin embargo, teniendo en cuenta la gran complejidad de los problemas relacionados con este asunto, la Unión teme que el texto actual de párrafos en cuestión conduzca a litigios difíciles. Por lo tanto, sería mejor no tratar la cuestión en la Convención.

[1] Convención Internacional sobre la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques de mar, hecha en Bruselas, el 10 de octubre de 1957.

2. Nota del Secretario General : comentarios de los gobiernos y organizaciones internacionales acerca del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías (adición); comentarios adicionales de organizaciones internacionales (A/CN.9/109/Add.1)*

ÍNDICE

	Página
Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril	288
Cámara Internacional de Navegación Marítima	289

Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril

[*Original : francés*]

Acusamos recibo del documento A/CN.9/109 **, de 29 de enero de 1976, titulado « Comentarios de los gobiernos y organizaciones internacionales acerca del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías », y les damos las más sinceras gracias.

Como se desprende de dicho documento, varios Estados y ciertas organizaciones internacionales critican el artículo 5 del proyecto de convenio porque ya no contempla el « error de navegación », que es una de las causas tradicionales de exoneración del derecho del transporte marítimo. A nuestro juicio, sería lamentable que

* 30 de marzo de 1976.

** Reproducido en el presente volumen, segunda parte, IV, 1 *supra*.

se llevaran a la práctica los comentarios que tienden a volver a introducir la causa de exoneración que se examina. Por una parte, el abandono de esta causa de exoneración, preconizado por la mayoría de los Estados interesados, permitiría tener más en cuenta las necesarias consideraciones jurídicas relacionadas con la responsabilidad del porteador; por otra parte, facilitaría la armonización a nivel internacional de la legislación sobre el transporte.

Cámara Internacional de Navegación Marítima

[*Original : inglés*]

La Cámara Internacional de Navegación Marítima [1] ha leído con sumo interés el informe del Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre reglamentación internacional del transporte marítimo [2] relativo al proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías preparado por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo.

La CINMA ya ha transmitido sus observaciones sobre el proyecto de convenio y su opinión no ha variado.

Al formular observaciones sobre el proyecto de convenio, la CINMA no hizo comentario alguno acerca del artículo 8, porque le pareció aceptable en términos generales. En el informe del Grupo de Trabajo de la UNCTAD se recomienda estudiar la medida en que podría ampliarse el concepto del porteador para que incluyese a los empleados o agentes, a la luz de la limitación de responsabilidad que contemplará el párrafo 1 del artículo 6. A este respecto, cabe señalar que cualquier análisis dará los mismos resultados que aquellos a los que llegó el Grupo de Trabajo de la CNUDMI y que quedaron reflejados en el proyecto de convenio, ya que las consecuencias de cualquier menoscabo del derecho del porteador a limitar su responsabilidad sólo pueden ser una gran disminución de las sumas que se determinan en el párrafo 1 del proyecto de artículo 6. Además, ello constituiría un cambio que podría calificarse de radical, no sólo respecto de sus efectos sobre las cargas relativas del seguro que incumben a los aseguradores de carga y a los aseguradores de responsabilidad del porteador, sino también de sus efectos sobre el costo del seguro. La fórmula desarrollada mediante acuerdo internacional en el Convenio sobre el transporte de pasajeros de 1961 [3], el Convenio sobre transporte de equipajes de 1967 [4] y el Convenio de Atenas relativo al transporte de pasajeros y su equipaje de 1974 [5], e incorporada en el proyecto de convenio sobre limitación de la responsabilidad con respecto a las reclamaciones marítimas, no puede dejarse de lado en relación con las reclamaciones relativas a la carga sin que ello repercuta en la posición con respecto a esos convenios.

Por estas razones, se insta vivamente a que no se enmiende el artículo 8.

La opinión de la CINMA acerca del artículo 5 sigue siendo la misma que manifestó en las observaciones citadas. Los que, en la reunión del Grupo de Trabajo de la UNCTAD, se oponían a la reinstauración de la excepción de error náutico, basaban sus argumentos principalmente en una de las tres premisas siguientes :

1) Las consecuencias del desplazamiento de la carga del seguro resultante del proyecto de convenio no afectarían a los arreglos de seguros actualmente existentes en un grado que la Comisión del Comercio Invisible y de la Financiación relacionada con el Comercio, de la UNCTAD, considerase « radical ». Este argumento es, cuando menos, discutible.

2) Existe un desplazamiento sustancial y, de no ser así, no habría razón alguna para elaborar un nuevo convenio.

3) Si se produce un desplazamiento radical, éste no producirá un efecto adverso sobre los mercados de seguros de menos envergadura, puesto que aparecerán nuevas fuentes de seguro de la responsabilidad. A este respecto, es interesante señalar que en el informe de la secretaría de la UNCTAD sobre seguros de responsabilidad y de carga en las operaciones de transporte multimodal internacional (TD/B/AC.15/14, de 14 de enero de 1976, párr. 76) se afirma categóricamente que « es sumamente remota la posibilidad de que los mercados de seguros de la mayoría de los países en desarrollo faciliten pronto una amplia cobertura para la responsabilidad de los porteadores (especialmente en el transporte marítimo) y de los OTM ».

Ninguna de estas teorías, a veces contradictorias, rebate los argumentos a favor del mantenimiento de la excepción. Es evidente que se producirá un desplazamiento del seguro de la carga al seguro de responsabilidad que sólo puede redundar en detrimento de los mercados de seguros de carga, que no pueden beneficiarse de un aumento del seguro de responsabilidad. El efecto acumulativo de la abolición de las excepciones existentes, de la imposición concreta de responsabilidad por demora y de la modificación de la carga de la prueba ocasionará indudablemente un aumento de los costos del porteador que se reflejará en unas tarifas de flete más elevadas. Por otra parte, no se ha comprobado que se produzca beneficio alguno para nadie. Por consiguiente, la CINMA recomienda vivamente lo siguiente :

a) Que se reimplante la excepción de error náutico.

b) Que se mantenga el artículo 8 tal como lo elaboró el Grupo de Trabajo de la CNUDMI.

[1] Abreviada en adelante en el presente documento en la forma siguiente : CINMA.

[2] TD/B/C.4/ISL/21.

[3] Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de transporte de pasajeros por mar, Bruselas, 29 de abril de 1961.

[4] Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de transporte de equipaje de pasajeros por mar, Bruselas, 27 de mayo de 1967.

[5] Convenio de Atenas relativo al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje, Atenas, 13 de diciembre de 1974.

3. Nota del Secretario General : comentarios de los gobiernos y organizaciones internacionales acerca del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías (adición) (A/CN.9/109/Add.2)*

REPÚBLICA ARABE LIBIA

[*Original : árabe*]

Antes de formular nuestros comentarios al texto del proyecto de convenio, artículo por artículo, desearíamos señalar que la República Arabe Libia no se ha adherido al Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos y su Protocolo de firma, hechos en Bruselas el 25 de agosto de 1924, que fueron modificados por el Protocolo de Bruselas de 1968. La República Arabe Libia ha incluido las disposiciones de dicho Convenio en su ley marítima, promulgada en 1953.

Artículo 1

A. En el párrafo 1 no se indica si el porteador es propietario del buque o lo ha fletado para cumplir el contrato de transporte. Esto contradice el párrafo 1 del artículo 1 del Convenio de Bruselas de 1924.

B. En el párrafo 2 se hace referencia al « porteador efectivo », por el que se entiende toda persona a quien el porteador contratante haya encomendado la realización de la totalidad o de parte del transporte de mercancías. Nos parece que estas definiciones que se dan en el proyecto de convenio de « porteador », « porteador contratante » y « porteador efectivo » crean muchas ambigüedades al determinar la responsabilidad. Estimamos que sería preferible utilizar el término « porteador » en el sentido en que figura en el Convenio de Atenas relativo al transporte marítimo de pasajeros y de su equipaje, de 1974.

C. La definición de consignatario en el párrafo 3 resulta ambigua y requiere ulterior precisión. En esa definición no se indican claramente las normas que autorizan a una persona a recibir las mercancías, ni el punto de referencia al respecto.

Podría definirse el « consignatario » según lo hace la Ley francesa de 31 de diciembre de 1966 relativa a los contratos de fletamento de buques y de transporte marítimo. En dicha ley, se define el « consignatario » del modo siguiente : « Por consignatario se entenderá la persona autorizada para recibir las mercancías de conformidad con el contrato de transporte; es la persona cuyo nombre figura en el conocimiento de embarque cuando éste es nominal, o que presenta el conocimiento de embarque a la llegada, cuando el conocimiento se ha expedido al porteador, o el último endosante, cuando el conocimiento es a la orden ».

D. En el párrafo 4 se amplía la defininición de « mercancías » para incluir los animales vivos y la carga sobre cubierta, lo que contradice el inciso *c* del artículo 1 del Convenio de Bruselas de 1924. Estimamos que en la definición de mercancías debe incluirse claramente el equipaje no acompañado.

E. En el párrafo 5 se define el « contrato de transporte ». Puede omitirse la ultima frase de este párrafo, que dice « en el cual habrán de entregarse », pues no tiene ningún objeto.

Parece necesario que se haga referencia al « consignatario » en la definición del contrato de transporte, ya que en ella sólo se mencionan el cargador y el porteador. El consignatario debería estar autorizado a invocar el contrato de transporte, pese a no ser parte en él. En caso de inexistencia de conocimiento de embarque, que es un documento acreditativo de las mercancías, el consignatario no podría ejercer los derechos del cargador a menos que estuviera autorizado a hacerlo, de conformidad con las disposiciones de las legislaciones nacionales que reconocen ese derecho. En la mayoría de los países, si no en todos ellos, la legislación no incluye tales disposiciones; no existe una disposición que permita a un consignatario ejercer los derechos del cargador.

Con el fin de no acudir a las legislaciones nacionales, conviene que en el proyecto de convenio se incluya una definición del contrato de transporte en la que se especifiquen los derechos de cargadores y porteadores, así como los del consignatario. Es necesario determinar los derechos del consignatario en caso de que no exista conocimiento de embarque.

Además de lo que antecede, debería preverse explícitamente que el porteador adquiere, de conformidad con el contrato de transporte, el derecho a hacer valer, en nombre del consignatario, una reclamación derivada del contrato, especialmente en relación con el pago del flete.

Sobre la base de las consideraciones anteriores, debería añadirse la siguiente frase al párrafo 5 del artículo 1 :

> « De conformidad con este contrato, el consignatario tendrá derecho a ejercer los derechos del cargador y quedará obligado por las mismas obligaciones que éste ».

F. En el párrafo 6 se define el « conocimiento de embarque » como el documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo de mercancías y en el que consta que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado esas mercancías, y se compromete a entregarlas contra la presentación de ese documento.

De hecho, esta definición debe ser reconsiderada, toda vez que plantea las siguientes cuestiones :

1. El conocimiento que entrega el porteador antes de la carga de las mercancías (conocimiento contre derechos de carga).

2. ¿Significa esta definición que la obligación de realizar la carga incumbe siempre al porteador ?

3. El texto permite que el conocimiento de embarque se expida al portador. Algunas legislaciones nacionales muestran tendencia a suprimir el « conocimiento al portador » (la nueva legislación marítima griega) por ser incompatible con el hecho de que el conocimiento acredita derechos de valor financiero. Por ello, esas legislaciones nacionales prefieren limitar las referencias al conocimiento nominativo y al conocimiento a la orden.

* 5 de octubre de 1976. Los comentarios que se reproducen en el presente documento se recibieron después del noveno período de sesiones de la CNUDMI.

Artículo 2

A. En los incisos *d* y *e* del párrafo 1 no es necesario añadir la expresión « u otro documento » después de « conocimiento de embarque ». Es preferible mencionar sólo el « conocimiento de embarque », para evitar confusiones en relación con el documento que proporciona la base para la aplicabilidad del convenio.

B. *Párrafo 4.* Debe indicarse claramente que el Convenio no será aplicable en el caso de que se haya expedido un conocimiento de embarque en cumplimiento de un contrato de fletamento, cuando el titular del conocimiento sea al mismo tiempo fletador del buque y parte en el contrato. Los juristas de todo el mundo convienen unánimemente en este principio, sobre la base del Convenio de Bruselas de 1924 sobre conocimientos de embarque.

Este párrafo puede suscitar también el temor de que, si se ha extendido un conocimiento de embarque y endosado a un agente del cargador, tal vez no se cumplan las condiciones del contrato de fletamento, puesto que el titular del conocimiento de embarque no debe ser el cargador ni un representante suyo. Por consiguiente, es preferible sustituir la expresión « el titular del conocimiento » por « un tercero de buena fe ».

Artículo 4

A. *Párrafo 2.* Nos parece oportuno que se añadan las palabras « en el puerto de descarga » después de « consignatario », y se añada una nueva frase del tenor siguiente : « cuando las mercancías hayan sido entregadas al consignatario fuera del puerto de descarga, se entenderá que la entrega se ha realizado en el puerto de descarga ».

B. Para que el orden de los incisos del párrafo 2 resulte lógico, debe ser el siguiente : *c, a, b,* en lugar del orden actual.

Artículo 5

A. Debe interpretarse que « error náutico » se utiliza en el sentido restringido de la expresión. Por consiguiente, la culpa que pueda producirse en « la administración comercial del buque » debe quedar excluida del « error náutico ».

B. El párrafo 4 se ocupa de la exoneración de responsabilidad en caso de incendio. Estimamos que debería aclararse el texto. El párrafo se refiere a uno de los casos consignados en el párrafo 2 del artículo 4 del Convenio de 1924. El nuevo texto es incompatible con el nuevo sistema de responsabilidad, basado en la prueba de la culpa del porteador, y no tiene paralelo en otros convenios de transporte. Sugerimos que el texto sea del siguiente tenor : « el porteador responderá en caso de incendio, a menos que demuestre que el buque estaba provisto de dispositivos de prevención de incendio y que cuando se produjo éste sus auxiliares o agentes adoptaron medidas razonables para impedirlo o reducir sus efectos, y siempre que el demandante demuestre la culpa o negligencia del porteador, sus representantes o sus auxiliares ».

C. La inclusión en el artículo 5 del principio de la responsabilidad por demora se considera una modificación fundamental de los principios de la responsabilidad.

D. Las medidas previstas en el párrafo 6 del artículo 5 pueden justificar una reclamación en el caso de avería gruesa, cuando se desechan algunas de las mercancías embarcadas para salvar las restantes. En este caso, el porteador continuará siendo responsable de la avería gruesa con respecto a las mercancías abandonadas.

Sugerimos que se añada lo siguiente : « excepto avería gruesa, asistencia y salvamento ».

Artículo 6

Consideramos que el método de limitar la responsabilidad del porteador por bulto o unidad de peso conforme a lo dispuesto en el Protocolo de 1968 es más eficiente que la limitación o la estimación de la responsabilidad basada en el peso únicamente.

Es preferible elegir un sistema de limitación de la responsabilidad en caso de demora calculado sobre la base de la cuantía del flete, en lugar de limitar la responsabilidad por demora del mismo modo que se limita la responsabilidad en caso de pérdida o daños.

Sugerimos también que se prevean otros medios para limitar la base monetaria de la responsabilidad.

Artículo 8

Este artículo se ocupa de la pérdida del derecho a la limitación de responsabilidad por el porteador o sus empleados. Nos parece oportuno que se añadan, después de las palabras « el porteador » las palabras « o sus empleados o representantes que actúen dentro de los límites de sus funciones ».

Artículo 9

Este artículo se refiere a la carga sobre cubierta. Para evitar ambigüedades, deben suprimirse las palabras « o en otro documento que acredite el contrato de transporte ». (Véase el comentario al artículo 2 *supra.*)

Artículo 10

A. Debe reexaminarse este artículo en su totalidad a la luz de las observaciones sobre el artículo 1 en relación con la definición de « porteador ». Por consiguiente, debe suprimirse la palabra « contratante » siempre que aparezca en el artículo, así como en su título.

B. Sugerimos que se añada lo siguiente al párrafo 3 : « No obstante, el porteador continuará obligado por las obligaciones y concesiones dimanadas de ese acuerdo especial cuyo incumplimiento se considerará acto u omisión del porteador conforme al artículo 8 ».

Artículo 11

A. Son válidas las mismas observaciones por lo que se refiere a la palabra « contratante ».

B. El párrafo 2 resulta totalmente inaceptable. Si se permite que el porteador quede exonerado de responsabilidad por daños en la entrega ocurridos mientras las mercancías estén a cargo del porteador efectivo, se contradice el texto del artículo 10. En nuestra opinión, debe suprimirse el párrafo 2 de este artículo.

Artículo 14

Las mismas observaciones hechas más arriba sobre la necesidad de suprimir la palabra « contratante ».

Artículo 16

Parece redundante la expresión « incluido un consignatario ». Nos parece preferible incluir el texto destinado a proteger a terceros que figura en el artículo 1 del Protocolo de 1968 por el que se modificó el párrafo 4 del artículo 3 del Convenio de 1924. Dicho texto es el siguiente : « Sin embargo, no será admisible la prueba en contrario cuando el conocimiento haya sido transferido a un tercero de buena fe ».

Artículo 17

Por las razones indicadas en el comentario al artículo 16, debe suprimirse la expresión « incluido un consignatario » en los párrafos 2, 3 y 4 del artículo 17.

Artículo 19

Nos parece conveniente que se supriman las palabras « en su caso », puesto que se trata de un « documento de transporte » existente. Sin tal documento, no es posible hacer una reclamación válida respecto del estado de las mercancías en el momento en que se entregan al porteador.

Artículo 20

Estimamos que debe mantenerse el plazo de un año previsto en el Convenio de 1924 y en muchas legislaciones nacionales. Este plazo de un año impide también que permanezcan sin resolver por largo tiempo las controversias con el porteador.

Artículo 21

A. Tenemos objeciones con respecto al párrafo 2. Nos parece aceptable la disposición contenida en el artículo 17 del Convenio de Atenas relativo al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje, de 1974.

La misma observación cabe hacer en relación con el párrafo 3 *a* del artículo 22.

B. La segunda frase del párrafo 2 *a* del artículo 21 contradice el artículo 7 del Convenio de Bruselas de 1952 para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques, a que se han adherido muchos Estados.

Artículo 23

Es preferible hacer referencia a « cualquier documento de transporte », después de « conocimiento de embarque », puesto que la expresión « cualquier otro documento que acredite el contrato » es una repetición del « contrato de transporte » que aparece en la primera línea. Por otra parte, la expresión « cualquier otro documento de transporte » se refiere a los casos en que no se ha expedido un conocimiento de embarque.

Artículo 24

Este artículo debe redactarse de forma que no se vea afectada la aplicación de las Reglas de York-Amberes relativas a la liquidación de la avería gruesa.

Artículo 25

Cabe hacer al párrafo 2 de este artículo las mismas observaciones que al párrafo 1 del artículo 2.

4. Informe del Secretario General : análisis de las observaciones de los gobiernos y las organizaciones internacionales relativas al proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías (A/CN.9/110)*

ÍNDICE

	Página
I. Introducción	293
II. Análisis de las observaciones	294
A. Observaciones sobre el proyecto de convenio en su conjunto	294
B. Observaciones sobre las disposiciones del proyecto de convenio	294
Parte I. Disposiciones generales	294
Artículo 1. Definiciones	294
Artículo 2. Ambito de aplicación	297
Artículo 3. Interpretación del Convenio	300
Parte II. Responsabilidad del porteador	300
Artículo 4. Período de responsabilidad	300
Artículo 5. Disposiciones generales	301
Artículo 6. Límites de la responsabilidad	309
Artículo 7. Acciones basadas en responsabilidad extracontractual	313
Artículo 8. Pérdida del derecho a la limitación de responsabilidad	313
Artículo 9. Carga sobre cubierta	314
Artículo 10. Responsabilidad del porteador contratante y del porteador efectivo	316
Artículo 11. Transporte directo	317

* 25 de febrero de 1976.

	Página
Parte III. Responsabilidad del cargador	317
Artículo 12. Norma general	317
Artículo 13. Normas especiales sobre mercancías peligrosas	318
Parte IV. Documentos de transporte	321
Artículo 14. Expedición del conocimiento de embarque	321
Artículo 15. Contenido del conocimiento de embarque	321
Artículo 16. Conocimiento de embarque : reservas y valor probatorio	323
Artículo 17. Garantías por parte del cargador	324
Artículo 18. Documentos distintos del conocimiento de embarque	325
Parte V. Reclamaciones y acciones	326
Artículo 19. Aviso de pérdida, daños o demora	326
Artículo 20. Prescripción de las acciones	327
Artículo 21. Jurisdicción	328
Artículo 22. Arbitraje	330
Parte VI. Estipulaciones que se apartan del Convenio	331
Artículo 23. Estipulaciones contractuales	331
Artículo 24. Avería gruesa	332
Artículo 25. Otros convenios	332

I.—Introducción

1. De conformidad con la decisión adoptada por la Comisión en su séptimo período de sesiones (13 a 17 de mayo de 1974), el texto del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías aprobado por el Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo en su octavo período de sesiones (10 a 21 de febrero de 1975) se transmitió a los gobiernos y a las organizaciones internacionales interesadas para que hicieran comentarios al respecto. Todos los comentarios recibidos por la Secretaría hasta el 27 de enero de 1976 se reproducen en el documento A/CN.9/109 *.

2. En su séptimo período de sesiones, la Comisión pidió también a la Secretaría que preparara un análisis de esos comentarios para que lo examinara la Comisión en su noveno período de sesiones. El presente documento contiene dicho análisis.

3. Al realizar el análisis, se han agrupado todos los comentarios sobre cada artículo determinado y se han dispuesto siguiendo el orden de los párrafos o incisos del artículo a que se refieren. Cuando los comentarios se refieren al artículo en su conjunto y no a un párrafo determinado del mismo, se analizan bajo el epígrafe « el artículo en su conjunto ». Cuando procede, el análisis de los comentarios relativos al « artículo en su conjunto » contiene un resumen de los principales comentarios sobre el mismo.

4. Cuando una propuesta para modificar el texto actual del proyecto de convenio contiene un proyecto de texto, el análisis sólo reproduce el proyecto de texto propuesto si entraña una modificación de fondo. Las sugerencias simplemente de redacción ni se reproducen ni se describen en el análisis, pero al final del examen del artículo o párrafo de artículo al que la sugerencia corresponde, se indica el nombre del gobierno o de la organización que la hizo. El carácter preciso de la propuesta puede averiguarse remitiéndose a los comentarios correspondientes que aparecen en el documento A/CN.9/109 *.

* Reproducido en el presente volumen, segunda parte, IV, 1 *supra*.

Siglas

5. Los nombres de las organizaciones internacionales que hicieron comentarios sobre el proyecto de convenio aparecen con las siglas siguientes :

OCTI : Oficina Central de Transporte Internacional por Ferrocarril, Berna

ICS : Cámara Internacional de Navegación Marítima

CMI : Comité Marítimo Internacional

Grupo de Trabajo CMI/ICC : Grupo de Trabajo Conjunto del Comité Marítimo Internacional y la Cámara de Comercio Internacional sobre responsabilidad y seguros **

INSA : Asociación Internacional de Armadores

IUMI : Unión Internacional de Seguros de Transportes.

6. Los comentarios se refieren con frecuencia a ciertos convenios de transporte internacional. En el análisis, los títulos de estos convenios se abrevian como sigue :

Convenio de Bruselas de 1924 : Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos. Bruselas, 25 de agosto de 1924. (Sociedad de las Naciones, *Treaty Series*, vol. CXX, pág. 157; CNUDMI, *Registro de textos de convenciones y otros instrumentos relativos al derecho mercantil internacional*, vol. II, capítulo II.)

Protocolo de Bruselas de 1968 : Protocolo por el que se modifica el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924. Bruselas, 23 de febrero de 1968. (CNUDMI, *Registro de textos de convenciones y otros instrumentos relativos al derecho mercantil internacional*, vol. II, capítulo II.)

Convenio de Varsovia de 1929 : Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo

** El informe de este Grupo de Trabajo lo presentó el Comité Marítimo Internacional (CMI) y se reproduce en el documento A/CN.9/109 como parte de los comentarios del CMI.

internacional. Varsovia, 12 de octubre de 1929. (Sociedad de las Naciones, *Treaty Series*, vol. CXXXVII, pág. 11.)

Protocolo de La Haya de 1955 : Protocolo que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929. La Haya, 28 de septiembre de 1955. (Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 478, pág. 371.)

Protocolo de Montreal N.º 4 : Protocolo de Montreal N.º 4 que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955. Montreal, 25 de septiembre de 1975. (Documento 9148 de la OACI.)

Convención CMR : Convención sobre el contrato de transporte internacional de mercaderías por carretera. Ginebra, 19 de mayo de 1956. (Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 399, pág. 189, N.º 5742.)

Convenio CIM : Convenio internacional relativo al transporte de mercancías por ferrocarril. Berna, 25 de octubre de 1962. (241 Naciones Unidas, *Treaty Series* 336, N.º 3442.)

Convenio de Atenas de 1974 : Convenio de Atenas sobre el Transporte Marítimo de pasajeros y su equipaje, 1974. Atenas, 13 de diciembre de 1974. (Documento de la OCMI, N.º de venta : 75.03.E.)

II.—Análisis de las observaciones

A.—Observaciones sobre el proyecto de convenio en su conjunto

1. La mayoría de los que formularon observaciones sobre el proyecto de convenio en su conjunto expresaron la opinión de que sus disposiciones eran en general aceptables. (Afganistán, Alemania, República Federal de, Austria, Bélgica, Checoslovaquia, Dinamarca, Estados Unidos de América, Finlandia, Hungría, Noruega, Níger, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Democrática Alemana, República Socialista Soviética de Ucrania.) Ahora bien, con excepción de Afganistán, todos estos países indicaron que los problemas concretos que subsistían no los resolvía el proyecto en su forma actual, y sugirieron soluciones adecuadas para resolver estos problemas [1].

2. Los países mencionados a continuación dieron las razones siguientes para fundamentar su aprobación general del proyecto de convenio :

a) Que el proyecto de convenio en su conjunto reflejaba una transacción equilibrada y cuidadosamente elaborada entre los intereses, a veces contrapuestos, de las partes en un contrato de transporte marítimo de mercancías (Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Hungría, Noruega y Suecia).

b) Que los artículos contenidos en el proyecto de convenio relativos a las cuestiones tratadas en el mismo representaban en general una mejora sobre las normas correspondientes del Convenio de Bruselas de 1924 (Alemania, República Federal de, Austria, Bélgica, Estados Unidos de América, Finlandia y Noruega.)

c) Que las disposiciones del proyecto de convenio estaban en consonancia con las normas internacionales que regulan el transporte de mercancías por otros medios de transporte y, por tanto, facilitaban la armonización de las normas que regulan el transporte internacional de mercancías (Austria, Hungría, República Democrática Alemana y Suecia).

d) Que el proyecto de convenio facilitaría el comercio internacional por resolver ciertos problemas jurídicos con los que actualmente se tropezaba en el transporte marítimo de mercancías, y por contener disposiciones que podían adaptarse a los nuevos adelantos en la tecnología de los transportes (Afganistán, Alemania, República Federal de, Hungría y República Democrática Alemana).

e) Que el proyecto de convenio constituía una base adecuada para la adopción de un nuevo convenio que regulara el transporte marítimo de mercancías (Dinamarca, Noruega, Reino Unido y Suecia).

f) Que al formular el proyecto de convenio se habían tomado debidamente en consideración las directrices para la revisión del Convenio de Bruselas de 1924 establecidas en la resolución de fecha 15 de febrero de 1971 del Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre al reglamentación internacional del transporte marítimo (TD/B/C.4/86, anexo I) [2] (Checoslovaquia).

3. Algunos países formularon reservas con respecto a la aceptabilidad del proyecto de convenio como base para la formulación de un nuevo convenio que sustituya al Convenio de Bruselas de 1924, y expresaron la opinión de que un nuevo convenio, si se basaba en las disposiciones del proyecto afectaría en forma negativa al comercio internacional (Países Bajos, Cámara Internacional de Navegación Marítima y Unión Internacional de Seguros de Transportes). Aunque a veces se expresaron en términos generales, las principales reservas compartidas por éstos se referían al régimen jurídico de la responsabilidad de los porteadores establecido en el artículo 5. Estas reservas se indican en el análisis de las observaciones relativas a ese artículo.

B.—Observaciones sobre las disposiciones del proyecto de convenio

Parte I. Disposiciones generales

Artículo 1. Definiciones

El artículo en conjunto

1. México propuso que el proyecto de convenio contuviera una definición de «cargador» ya que el proyecto de convenio definía las otras partes que tienen un interés directo en el contrato de transporte, a saber:

[1] Estas observaciones se indican a continuación, con los artículos del proyecto de convenio a que corresponden.

[2] Esta resolución se reproduce también en el *Anuario de la CNUDMI, vol. II : 1971*, segunda parte, III, anexo II.

el « porteador » o « porteador contratante » (artículo 1, párrafo 1), el « porteador efectivo » (artículo 1, párrafo 2), y el « consignatario » (artículo 1, párrafo 3) [3]. México sugirió que la definición del término « cargador » dijera lo siguiente : «Por "cargador" se entenderá toda persona que por sí o por cuenta de otra persona celebre un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador ».

2. Filipinas propuso que el proyecto de convenio definiera también el término « fletador », particularmente con miras a aclarar si en el término « porteador » estaba incluido el « fletador » [4]. Filipinas propuso la siguiente definición del término « fletador » :

« " Fletador " es la persona que arrienda o adquiere el uso de un buque o embarcación en todo o en parte para transportar mercancías por mar de un puerto a otro a cambio del pago del flete, por su cuenta y por la de otros. »

3. Checoslovaquia expresó la opinión de que en el artículo 1 debería definirse el término « transporte marítimo » de forma que incluyese también el transporte por cursos de agua interiores accesibles a los buques de altura.

4. Los Estados Unidos sugirieron que para mayor claridad el proyecto de convenio debería contener la siguiente definición de « mercancías peligrosas » :

« Por " mercancías peligrosas " se entenderá las mercancías explosivas inflamables u otras, de cualquier forma o en cualquier cantidad, que se considere peligrosa para la vida, la salud o la propiedad en virtud de acuerdos internacionales, leyes o disposiciones del Estado del pabellón del buque o leyes o reglamentos del puerto de carga o de descarga. »

Párrafo 1 del artículo 1

Definición de « porteador » o « porteador contratante »

5. Hungría expresó su acuerdo con la definición de « porteador contratante » y aprobó la distinción trazada entre este término y el término « porteador efectivo ».

6. El Canadá y Francia propusieron que se suprimiera la referencia al « porteador contratante ». El Canadá declaró que esta referencia podría llevar a una interpretación que asignara más responsabilidad a los transportistas (agentes del buque), y podía poner en duda el derecho de los cargadores, frecuentemente ejercido en el Canadá, de celebrar contratos de transporte directamente con porteadores que transporten ellos mismos las mercancías. Francia señaló que la supresión de la referencia al « porteador contratante » se ajustaría a la terminología empleada en el Convenio de Atenas de 1974 y propuso para el párrafo 1 la redacción siguiente :

« Por " porteador " se entenderá toda persona que por sí o por conducto de otra que actúe en su nombre haya celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con el cargador, independientemente de que el transporte sea realizado por el porteador o por un porteador efectivo. »

7. Filipinas propuso que el « porteador » se definiera separadamente del « porteador contratante » y del « porteador efectivo », y que el término « porteador » podría definirse como sigue :

« " Porteador " es toda persona que, a cambio de una retribución, conviene en hacerse cargo del transporte marítimo de mercancías. »

8. Sierra Leona señaló la necesidad de aclarar si el término « porteador » comprendría también a los agentes del porteador, ya que la redacción actual de la definición parecía indicar que los agentes estaban en efecto incluidos.

9. Los Estados Unidos propusieron que la expresión « en su nombre » se sustituyera en este párrafo por la expresión « bajo su autoridad » a fin de dejar claro que la persona que actúe en nombre del « porteador » o del « porteador contratante » al celebrar un contrato de transporte debe haber sido autorizada para realizar este acto.

10. Como en ocasiones un consignatario puede celebrar un contrato de transporte arrendando espacio en un buque, la Asociación Internacional de Armadores sugirió que el término « cargador » se sustituyera por la expresión « gestor de la carga ».

Párrafo 2 del artículo 1

Definición de « porteador efectivo »

11. Hungría expresó su acuerdo con la definición de « porteador efectivo » y con la distinción trazada entre ese término y el término « porteador contratante ».

12. El Canadá propuso que se suprimiera la definición de « porteador efectivo » basándose en que las consecuencias jurídicas del hecho de que el porteador confiara a otra persona el transporte efectivo de las mercancías en todo o en parte debería dejarse al derecho y a la práctica comercial nacionales.

13. Los Países Bajos propusieron que el « porteador efectivo » se definiera como « el naviero que transporta las mercancías », a fin de facilitar la identificación del « porteador efectivo », particularmente en los casos en que hubiera una cadena de secuencia cronológica y/o una serie de contratos de fletamento o cuando el porteador contratante contratara con un tercero el transporte de las mercancías y esta persona contratara a su vez a otra persona para transportar efectivamente las mismas.

14. Como consecuencia de su propuesta de suprimir del párrafo 1 la referencia al « porteador contratante », Francia propuso la siguiente redacción para la definición de « porteador efectivo » :

« Por " porteador efectivo " se entenderá toda persona a quien el porteador haya encomendado la realización de la totalidad o de parte del contrato de transporte de mercancías. »

[3] Cabe señalar que la Asociación Internacional de Armadores sugirió también que se definiera el término « cargador », si no se aprobaba su propuesta de redactar de nuevo el párrafo 1 del artículo 1 sustituyendo la palabra « cargador » por « gestor de la carga ».

[4] La República Federal de Alemania propuso que en el párrafo 4 del artículo 2 se incluyera una definición de la expresión « contrato de fletamento ». Véase el análisis que sigue a las observaciones relativas al párrafo 4 del artículo 2.

Párrafo 3 del artículo 1

Definición de « consignatario »

15. Filipinas propuso que se completara la definición de « consignatario » mediante una referencia específica a las razones por las cuales dicha persona estaba « autorizada para recibir las mercancías », con objeto de excluir al agente oficial que recibe las mercancías por mandamiento judicial. Filipinas propuso la redacción siguiente :

« Por " consignatario " se entenderá la persona autorizada para recibir las mercancías conforme a los términos del contrato de transporte o el conocimiento de embarque. »

16. Francia propuso que la definición se hiciera más completa y precisa y sugirió la definición siguiente basada en la ley francesa de 1966 sobre los contratos de fletamento y de transporte marítimo :

« Por " consignatario " se entenderá la persona autorizada a recibir las mercancías en virtud del contrato de transporte; será la persona cuyo nombre figure en el conocimiento de embarque nominal, que a la llegada presente el conocimiento de embarque cuando éste sea al portador o el último endosante de un conocimiento a la orden. »

17. El Canadá opinó que el término « consignatario » debería comprender las dos personas que estaban en condiciones de ceder el conocimiento de embarque y las personas que, posiblemente por alguna otra razón, estaban « autorizadas para recibir las mercancías ». El Canadá propuso la definición siguiente :

« Por " consignatario " se entenderá la persona nombrada en un conocimiento de embarque o el endosatario del mismo o la persona autorizada para recibir las mercancías .»

Párrafo 4 del artículo 1

Definición de « mercancías »

18. La Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas, la República Socialista Soviética de Bielorrusia y el Canadá propusieron que se suprimieran de la definición las palabras « incluso animales vivos », basándose en que eran innecesarias. La URSS declaró que tal referencia era superflua teniendo presente el párrafo 5 del artículo 5 del proyecto de convenio, que regulaba con detalle la responsabilidad de los porteadores respecto del transporte de animales vivos. La Cámara Internacional de Navegación Marítima propugnó una disposición expresa que excluyera a los animales vivos de la definición de « mercancías » y, en consecuencia, del ámbito del proyecto de convenio. A juicio de dicha Cámara, los porteadores sólo pueden estar dispuestos a efectuar el transporte de animales vivos sobre la base de contratos especiales que reconozcan los problemas particulares inherentes al transporte de animales vivos. Finlandia reservó su posición sobre si los animales vivos deberían considerarse « mercancías » a los efectos del proyecto de convenio.

19. Los Países Bajos, el Canadá y la Cámara Internacional de Navegación Marítima propugnaron la modificación de la definicion del término « mercancías » con objeto de que el equipaje de pasajeros, regulado por el Convenio de Atenas de 1974, quedase excluido expresamente. El Reino Unido expresó su apoyo de una definición según la cual el término « mercancías » incluyese el equipaje no acompañado de pasajeros, dado que este tipo de transporte no cae dentro del ámbito del Convenio de Atenas de 1974.

20. El Japón propuso que la definición de « mercancías » no se extendiera al embalaje o a los contenedores y unidades similares de transporte. En varias respuestas (el Canadá, el Japón como sugerencia alternativa, y la Asociación Internacional de Armadores) se expresó la opinión de que sólo deberían considerarse « mercancías » los embalajes duraderos, comercializables y usables varias veces como los contenedores; señalaron que el porteador no debería ser considerado responsable en virtud del proyecto de convenio por el desgaste y rotura de otros tipos de embalaje, que podía producirse incluso sin que se produjera daño alguno a las mercancías embaladas. A este respecto, el Canada propuso la definición siguiente [5] :

« Por " mercancías " se entenderá todo lo que debe transportarse con arreglo al contrato de transporte, con exclusión del equipaje de pasajeros y, cuando las mercancías se agrupen en un contenedor, paleta u otra unidad de transporte similar, tal unidad de transporte. »

La Asociación Internacional de Armadores sugirió la definición siguiente :

« Por " mercancías " se entenderá todo tipo de mercancías, incluso animales vivos; cuando las mercancías se agrupen en un contenedor, paleta u otra unidad similar y duradera de transporte o embalaje, se entenderá como " mercancías " dicha unidad de transporte o embalaje si es proporcionada por el cargador. »

21. Filipinas propuso que se suprimieran de la definición las palabras « si [...] es proporcionada por el cargador », ya que el embalaje debería considerarse que forma parte de las « mercancías » independientemente de quien lo haya proporcionado.

22. Níger sugirió que, si se mantenía la definición contenida en el párrafo 4 del artículo 1, deberían agregarse disposiciones en las que se especificase que al calcular los costos del flete de las mercancías transportadas en contenedores debería excluirse el peso muerto de tales contenedores.

Sugerencias de redacción

23. Filipinas hizo sugerencias de redacción relativas al texto del párrafo 4 del artículo 1, y la OCTI relativas solamente al texto francés.

Párrafo 5 del artículo 1

Definición de « contrato de transporte »

24. Finlandia expresó su acuerdo con la definición de « contrato de transporte », según la cual el proyecto de convenio se aplicará también en los casos en que no se expide un conocimiento de embarque. El Canadá, en cambio, propuso redactar nuevamente la definición de forma que el término « contrato de transporte »

[5] Este texto refleja también las observaciones del Canadá sobre este párrafo, mencionadas en los párrafos 18 y 19 *supra*.

comprendiera solamente « el contrato que conste en un conocimiento de embarque » [6].

25. La RSS de Bielorrusia, la RSS de Ucrania y la URSS propusieron que el párrafo estableciera que el « contrato de transporte » constara por escrito.

26. Francia propuso que la definición se completara de forma que dijera que « en virtud de este contrato, el consignatario podrá ejercer los derechos del cargador y estar sujeto a sus obligaciones ». Se señaló que en ausencia de una disposición de este tipo, en caso de que no se extendiera un conocimiento de embarque, la posición jurídica del consignatario dependía de las diferentes normas de los derechos nacionales.

27. La Cámara Internacional de Navegación Marítima propuso que la definición exluyera ciertos contratos especiales que habitualmente se negociaban « con arreglo a la norma de la independencia », tales como los contratos de volumen y los contratos para el transporte de efectos personales, vehículos y carga experimental. La Cámara Internacional de Navegación Marítima señaló que en los casos de la última categoría al porteador le era difícil determinar el valor a efectos del seguro y que, por consiguiente, lo mejor era dejar al cargador que pidiera la cantidad de protección que necesitaba en el contrato y mediante la cobertura del seguro.

28. Los Estados Unidos expresaron la opinión de que debería suprimirse la frase « determinadas mercancías por mar de un puerto a otro en el cual habrán de entregarse » ya que ponían en duda si la definición de « contrato de transporte » comprendía los casos en que las mercancías no estaban « determinadas » o habían de ser transportadas por el porteador más allá del puerto de descarga.

29. El Canadá propuso que en la definición el término « puerto » se sustituyera por « lugar », y los Países Bajos que la palabra « puerto » se sustituyera por « puerto o lugar ». Los Países Bajos declararon que la modificación que proponían tenía por objeto asegurar que la definición de « contrato de transporte » comprendiera aquellos casos en que, aunque la parte principal del cumplimiento previsto en el contrato se efectuaba en el mar, cierta parte del cumplimiento había de efectuarse en cursos de agua interiores.

30. El Canadá, Filipinas y el Reino Unido propusieron que se suprimiera la frase « en el cual habrán de entregarse ». El Reino Unido sostuvo que la frase era superflua, en tanto que Filipinas señaló que un « contrato de transporte » puede tener por objeto la exposición en vez de la entrega de las mercancías.

31. La Asociación Internacional de Armadores propuso sustituir el término « cargador » por el término « gestor de la carga », ya que no era siempre el cargador el que celebrada el contrato de transporte [7].

Sugerencias de redacción

32. El Canadá y Filipinas hicieron sugerencias en materia de redacción.

Párrafo 6 del artículo 1

Definiciones de « conocimiento de embarque »

33. El Canadá declaró que la definición de « conocimiento de embarque » debería indicar que el conocimiento de embarque servía al mismo tiempo como recibo de las marcancías transportadas, como título de propiedad y como prueba del contrato de transporte en ausencia de un contrato formal de transporte. En consecuencia, y para destacar que el contrato de transporte y el conocimiento de embarque eran diferentes, el Canadá sugirió la definición siguiente :

> « Por " conocimiento de embarque " se entenderá un documento de título, un recibo de las mercancías y un documento que haga prueba del contrato de transporte. »

34. Los Estados Unidos señalaron que la actual definición podía excluir el conocimiento de embarque nominativo, que era un documento no negociable que no debía presentarse contra la entrega de las mercancías. Los Estados Unidos propusieron la definición siguiente para asegurar que comprendía los conocimientos de embarque nominativos :

> « Por " conocimiento de embarque " se entenderá un documento que haga prueba de un contrato de transporte marítimo de mercancías y en el que conste que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías, y se compromete a entregarlas. El conocimiento de embarque podrá incluir la condición de entregar las mercancías únicamente contra la presentación de ese documento. Constituye tal condición la disposición, incluida en el documento, de que las mercancías se entregarán a la orden de una persona designada, o a la orden, o al portador » [8].

35. Filipinas propuso que, al final de la primera frase del párrafo, se sustituyeran las palabras « contra la presentación de ese documento » por las palabras « al consignatario », ya que en los casos en que se perdiera el conocimiento de embarque, el porteador podría entregar las mercancías al consignatario contra un recibo firmado o contra una fianza que indemnizara al porteador de cualquier posible responsabilidad por entrega errónea.

Artículo 2. Ambito de aplicación

1. Las dos cuestiones principales tratadas en las observaciones sobre este artículo fueron :

a) El ámbito de aplicación del nuevo convenio, y

b) Si las partes tendrán la facultad de excluir su aplicabilidad en determinados casos.

[6] El texto integro de la nueva redacción canadiense del párrafo 5 del artículo 1, que también comprende las propuestas mencionadas en los párrafos 29, 30 y 32 *infra*, dice lo siguiente :

> « Por "contrato de transporte" se entenderá aquel que conste en un conocimiento de embarque en virtud del cual el porteador conviene con el cargador contra el pago de un flete en transportar determinadas mercancías por agua, de un lugar a otro. »

[7] Véase también el examen de las observaciones de la Asociación Internacional de Armadores en el párrafo 10 *supra*.

[8] Como variante, los Estados Unidos propusieron dejar la definición de « conocimiento de embarque » en su forma actual pero haciendo constar que el conocimiento de embarque nominativo era « un documento distinto de un conocimiento de embarque, que constituya prueba de un contrato de transporte », previsto en el artículo 18 del proyecto de Convenio.

a) *Ámbito de aplicación*

i) *Resumen de las observaciones*

2. En muchas respuestas se aprobó el ámbito de aplicación tal como está definido actualmente por este artículo. Ahora bien, en algunas se señaló que restringir la aplicación del nuevo convenio al transporte de mercancías « entre puertos » podría hacer el convenio inaplicable en los casos en que el transporte de mercancías comenzaba o terminaba en un lugar distinto de un puerto, por ejemplo, cuando se utilizaba un transporte intermodal. La mayoría de las respuestas que se refirieron a la exclusión de los contratos de fletamento del ámbito de aplicación del proyecto de convenio aprobaron dicha exclusión, y sugirieron que se agregaran frases para asegurar que el proyecto de convenio no se aplicaría a un conocimiento de embarque extendido por un porteador de conformidad con un contrato de fletamento cuando el tenedor de dicho conocimiento fuese el fletador o un agente de éste.

ii) *Observaciones concretas*

3. Hungría y la Unión Internacional de Seguros de Transportes (IUMI) aprobaron el ámbito de aplicación del proyecto de convenio definido en el artículo 2 por las razones siguientes :

a) El ámbito de aplicación es más amplio que el del Convenio de Bruselas de 1924 y está claramente definido (Hungría);

b) Los criterios que regulan el ámbito de aplicación concuerdan en principio con los empleados en otras convenciones sobre el transporte internacional (IUMI).

4. El Canadá declaró que, en general,

i) Se oponía a una ampliación del ámbito de aplicación del Convenio dentro de esferas de la jurisdicción nacional;

ii) La Convención debería aplicarse al transporte marítimo de todas las mercancías; y

iii) Debería sustituirse la palabra « puerto » por la palabra « lugar » en todo el artículo.

5. La IUMI señaló que al Convenio sólo se le daría el ámbito de aplicación definido en el artículo 2 en los tribunales de los Estados partes en el Convenio; los tribunales de los Estados no contratantes no estarían obligados por las disposiciones del Convenio.

6. El Japón observó que el ámbito de aplicación del proyecto de Convenio era más amplio que el del Convenio de Bruselas de 1924 modificado por el Protocolo de Bruselas de 1968. Por consiguiente, podrían surgir conflictos de aplicación entre un Estado parte en el nuevo Convenio y un Estado parte en el Convenio de Bruselas de 1924 modificado por el Protocolo de 1968. Sugirió que se incluyeran disposiciones adecuadas en las cláusulas finales del nuevo Convenio para eliminar tales conflictos.

b) *Facultad de excluir el Convenio*

i) *Resumen de las observaciones*

7. En algunas respuestas se aceptó la aplicación obligatoria del Convenio en virtud de este artículo a todos los contratos de transporte marítimo de mercancías. En otras se expresó la opinión de que el Convenio debería ser de aplicación obligatoria solamente cuando se extendiera un conocimiento de embarque u otro documento de título; si no se extendía conocimiento de embarque, debería darse a las partes la facultad de excluir la aplicación del Convenio en determinadas circunstancias.

ii) *Observaciones concretas*

8. El Japón, el Reino Unido y la Cámara Internacional de Navegación Marítima expresaron la opinión de que la aplicación obligatoria del Convenio a todos los contratos de transporte marítimo de mercancías no era conveniente. Señalaron que había casos, tales como los contratos de volumen, el transporte de mercancías sin valor comercial o de cargas especiales o experimentales, en los que el cargador ni necesitaba ni deseaba la protección concedida por el Convenio, y en los que sería propio permitir a las partes excluir la aplicación del mismo. El Reino Unido y la Cámara Internacional de Navegación Marítima sugirieron que esto podría conseguirse :

i) Agregando a este artículo el párrafo *a* que figura a continuación (Reino Unido);

ii) Agregando a este artículo los párrafos *a* y *b* que figuran a continuación (Cámara Internacional de Navegación Marítima) :

« *a)* 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 se extienda un documento estableciendo la estipulación y de que en ese documento se inserte una declaración de esta estipulación firmada por el cargador. »

» *b)* A los fines de este artículo los contratos de transporte de cierta cantidad de mercancías durante un determinado período se considerarán contratos de fletamento. »

Párrafo 1 del artículo 2

Cláusula inicial del párrafo

9. Finlandia y Hungría aprobaron la aplicación del Convenio a todos los contratos de transporte marítimo de mercancías, incluidos los contratos que no estuvieran acreditados en conocimientos de embarque.

10. Australia declaró que las disposiciones relativas al ámbito de aplicación deberían aclararse para asegurar que el Convenio se aplicara a la parte marítima de un transporte intermodal de carga, y no solamente al transporte tradicional de puerto a puerto.

11. El Canadá sugirió que se modificara la redacción de las palabras iniciales del párrafo como sigue :

« El presente Convenio se aplicará a todo contrato de transporte por agua entre lugares situados en dos Estados distintos, siempre que . . . »

12. Filipinas sugirió que se suprimiera la palabra « dos », ya que el transporte de marcancías puede efectuarse entre puertos situados en más de dos Estados.

Inciso c

13. El Canadá consideró que este inciso era innecesario teniendo presente el inciso *b* de este artículo y sugirió su supresión.

Incisos d *y* e

14. De conformidad con su propuesta de que el « contrato de transporte » se definiera en el párrafo 5 del artículo 1 como un contrato que conste en un conocimiento de embarque, el Canadá sugirió :

i) Que en los incisos *d* y *e* de este párrafo se suprimieran las palabras « u otro documento que acredite el contrato de transporte ». Con arreglo a la propuesta canadiense el conocimiento de embarque sería el documento primordial que acreditaría el contrato de transporte, y los términos del conocimiento de embarque prevalecerían sobre cualesquiera otros términos contrapuestos que se hallaran en otro documento de transporte (por ejemplo, resguardos de embarque y recibos de muelle).

ii) Que se modificase la redacción del inciso *e* como sigue :

« *e*) El conocimiento de embarque estipule que el contrato de transporte se regirá por las disposiciones del presente Convenio o por la legislación de cualquier Estado que dé efecto a esas disposiciones. »

15. La República Federal de Alemania propuso que se suprimiera el inciso *d*. Dado que el Convenio se aplicaba a todos los contratos de transporte marítimo de mercancías, independientemente de que se extendiera un conocimiento de embarque u otro documento que acreditara el contrato de transporte, la aplicabilidad del Convenio no debería depender del lugar en que se expidiera el conocimiento de embarque u otro documento que acredite dicho contrato.

Sugerencia de redacción

16. Francia hizo una sugerencia en materia de redacción que afectaba solamente al texto francés del párrafo 1 del artículo 2.

Párrafo 2 del artículo 2

17. Checoslovaquia propuso que después de « el porteador » se agregara el término « porteador efectivo », ya que, según las definiciones contenidas en el arrículo 1, el término « porteador » no comprendía al « porteador efectivo ».

18. El Canadá señaló que, si la nacionalidad del buque y de las personas enumeradas en el párrafo 1 no tenía relevancia para la aplicabilidad de ese párrafo, dicha nacionalidad tampoco debería tener relevancia para la aplicabilidad de cualquiera de las restantes disposiciones del proyecto de Convenio. Dado que este párrafo pudiera considerarse que sugería que la nacionalidad era un factor para determinar la aplicabilidad de otras disposiciones del proyecto de Convenio, el Canadá proponía que se suprimiera.

Párrafo 3 del artículo 2

19. El Canadá declaró que este párrafo era aceptable.

20. La Asociación Internacional de Armadores propuso que se suprimiera este párrafo porque :

a) Era evidente que un Estado tendría la facultad conferida por el párrafo aunque el párrafo se suprimiera, y

b) Era inadecuado incluirlo en un proyecto de Convenio que regulara el transporte internacional comercial marítimo de mercancías.

Párrafo 4 del artículo 2

Exclusión del fletador y de sus agentes del alcance del término « titular del conocimiento de embarque »

21. La RSS de Bielorrusia, los Países Bajos, la URSS y la Cámara Internacional de Navegación Marítima propusieron que se modificara la segunda frase de este párrafo con objeto de excluir expresamente de la aplicación del proyecto del Convenio un conocimiento de embarque extentido por un porteador con arreglo a un contrato de fletamento en el que el titular del conocimiento de embarque fuera el fletador. Se señaló que en este caso el conocimiento de embarque no regulaba las relaciones entre el fletador y el porteador (Países Bajos), y que podía extenderse solamente como recibo con arreglo al contrato de fletamento (Cámara Internacional de Navegación Marítima). Se propuso que se agregara lo siguiente al final de la segunda frase del párrafo para obtener este resultado :

a) « que no sea el fletador » (Países Bajos y Cámara Internacional de Navegación Marítima);

b) « a menos que éste sea un fletador » (RSS de Bielorrusia);

c) « siempre que éste (titular del conocimiento) no sea el fletador según el contrato de fletamento » (URSS).

22. Francia observó que el término « titular del conocimiento de embarque » debería abarcar al fletador o a sus agentes y propuso que este término se sustituyera por el término « tercero de buena fe ».

Otras observaciones

23. La República Democrática Alemana señaló que aunque el título del proyecto de Convenio sugería que se aplicaba a todo transporte marítimo de mercancías, este párrafo excluía expresamente los contratos de fletamento de su ámbito de aplicación. La República Democrática Alemana sugirió que esta incongruencia se eliminara incluyendo los contratos de fletamento en el ámbito de aplicación del proyecto de Convenio.

24. El Canadá señaló que no se definía el término contrato de fletamento. La República Federal de Alemania propuso que la redacción de la primera frase del párrafo podía modificarse con objeto de introducir la siguiente definición del contrato de fletamento :

« Las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán a los contratos por los que el porteador asume la obligación de poner total o parcialmente a la disposición del cargador la capacidad de un determinado buque por un tiempo determinado (fletamento por tiempo determinado) o para uno o varios viajes (fletamento por viaje). »

25. El Canadá señaló que no era raro que el fletador fuese también el cargador y el consignatario, y esto creaba situaciones de conflicto de intereses.

26. Francia expresó la preocupación de que la redacción actual del párrafo 4 pudiera llevar al resultado

de que, mediante el endoso del conocimiento de embarque extendido de conformidad con un contrato de fletamento a favor de un agente del cargador, las estipulaciones del contrato de fletamento pudieran no estar sujetas a impugnación.

Artículo 3. Interpretación del Convenio

1. El Canadá señaló que este artículo se basaba en el artículo 7 de la Convención sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías y declaró que no tenía objeciones a que se incluyera en este artículo.

PARTE II. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

Artículo 4. Período de responsabilidad

El artículo en su conjunto

1. La principal cuestión que interesó a los que hicieron comentarios sobre este artículo fue si se justificaba la ampliación del período de responsabilidad del porteador respecto de las mercancías, prevista en este artículo con relación al período de responsabilidad establecido en el Convenio de Bruselas de 1924. En la mayoría de las respuestas se aprobó esta ampliación. Ahora bien, se expresó también la opinión de que era preciso aclarar el momento exacto en que comenzaba y terminaba la responsabilidad del porteador según este artículo.

2. Se señaló asimismo que deberían agregarse disposiciones del artículo eximiendo al porteador de responsabilidad durante cualquier período de tiempo en que, en el puerto de carga, estuviera obligado jurídicamente a poner las mercaderías bajo la custodia de un tercero (por ejemplo, la autoridad que certifique el peso o la calidad).

3. Finlandia, la República Democrática Alemana, Hungría, Suecia, el CMI y la IUMI aprobaron la ampliación del período de la responsabilidad del porteador establecida en este artículo frente al período previsto en el artículo 1 *e* del Convenio de Bruselas de 1924. Dieron las razones siguientes para ello :

a) Que el período ampliado de responsabilidad concordaba con el período de responsabilidad establecido en las convenciones internacionales relativas al transporte de mercancías por otros medios de transporte (Hungría y CMI) y con la práctica que ya se estaba desarrollando en ciertas rutas servidas por buques de línea regular (IUMI);

b) Que el período de responsabilidad establecido en el Convenio de Bruselas de 1924 tenía consecuencias negativas para el cargador, ya que los daños causados a las mercancías frecuentemente se producían cuando las mercancías estaban bajo custodia del porteador antes de la carga o después de la descarga (República Democrática Alemana y Hungría);

c) Que particularmente en las rutas servidas por buques de línea regular las mercancías a menudo estaban bajo custodia del porteador antes de la carga o después de la descarga, y que en la actualidad había bastante incertidumbre sobre la duración de la responsabilidad del porteador por la pérdida o daños ocurridos durante esos períodos (CMI);

d) Que dicha ampliación concordaba con la sugerencia hecha en la resolución sobre conocimientos de embarque adoptada en el segundo período de sesiones del Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre reglamentación internacional del transporte marítimo (Checoslovaquia).

4. La ICS expresó desacuerdo con la ampliación del período de responsabilidad del porteador por las razones siguientes :

a) La ampliación del período de responsabilidad del porteador llevaría a que el porteador, y no el propietario de la carga según el Convenio de Bruselas de 1924, tomara un seguro contra los riesgos incurridos durante los períodos adicionales de responsabilidad del porteador. Este desplazamiento de la carga del seguro produciría un aumento de los costos de transporte y afectaría de forma negativa a los intereses del propietario de la carga [9];

b) El cambio en el período de responsabilidad produciría una situación de incertidumbre en cuanto a la duración de la responsabilidad del porteador, lo que daría lugar a litigios costosos;

c) Como consecuencia de la situación de incertidumbre en cuanto a la duración de la responsabilidad del porteador, un prudente propietario de la carga continuaría asegurando sus mercancías como si el período de responsabilidad del porteador previsto en el Convenio de Bruselas de 1924 permaneciera en vigor. Dado que el porteador tomaría también un seguro para los períodos adicionales durante los cuales él es responsable con arreglo a este artículo, las mercancías serían aseguradas doblemente, y esto llevaría a un aumento de los costos de transporte.

5. El Canadá aprobó el hecho de que con arreglo a este artículo el porteador no tenía la facultad de variar su período de responsabilidad.

Sugerencia de redacción

6. Filipinas hizo una propuesta de redacción relativa al título de este artículo.

Párrafos 1 y 2 del artículo 4

7. Los Estados Unidos, el CMI y la ICS señalaron que con arreglo a los párrafos 1 y 2 el porteador era responsable durante la totalidad del período transcurrido desde el momento en que hubiera recibido las mercancías hasta su entrega. En relación con la *entrega*, se señaló que si la ley o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga requerían que las mercancías se entregaran a una autoridad o a otro tercero, la responsabilidad del porteador, con arreglo al inciso *c* del párrafo 2, terminaría con la entrega de las mercancías a esa autoridad o a otro tercero. Ahora bien, el artículo no eximía de responsabilidad al porteador si, en el curso de la *carga*, la ley o los reglamentos aplicables en el puerto de carga requerían que las mercancías se entregasen a dicha autoridad o a otro tercero para determinado fin (por ejemplo, comprobar su peso o cantidad).

[9] Para una explicación más amplia de los posibles efectos negativos de una transferencia de la carga del seguro, véase el análisis de los comentarios sobre esta cuestión relativos al artículo 5.

8. Se hicieron las propuestas siguientes para modificar las palabras iniciales del párrafo 2 con objeto de eximir al porteador de responsabilidad durante el período en que las mercancías estuvieran bajo custodia de un tercero:

a) « A los efectos del párrafo 1 del presente artículo, se entenderá que las mercancías están bajo la custodia del porteador desde el momento en que éste las haya recibido *del cargador o de cualquier tercero, inclusive una autoridad, en cuya custodia o control estén las mercancías,* hasta el momento en que las haya entregado » (Estados Unidos).

b) « A los efectos del párrafo 1 se entenderá, salvo prueba en contrario, que el porteador está a cargo de las mercancías desde el momento en que las haya tomado bajo su custodia dentro de la zona portuaria, hasta el momento en que las haya entregado » (ICS).

9. La RSS de Bielorrusia y la URSS señalaron que las palabras « en el puerto de carga » que aparecían en el párrafo 1 creaban incertidumbre sobre el período de responsabilidad del porteador en los casos en que el porteador hubiera tomado las mercancías no en el puerto de carga sino en algún otro lugar (por ejemplo, en tierra) o en un puerto de transbordo. Propusieron que podía eliminarse esa incertidumbre suprimiendo las palabras « en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga » del párrafo 1, y dejando que el período durante el cual las mercancías estaban bajo custodia del porteador fuese definido exclusivamente por el párrafo 2.

10. El Reino Unido declaró que el inciso *a* del párrafo 2 no preveía adecuadamente los casos en que el porteador se hubiera comprometido a entregar las mercancías fuera del puerto de descarga. En la presente redacción no resultaba seguro si el proyecto de convenio regulaba la responsabilidad del porteador durante el tránsito del puerto de descarga al punto final de destino. A fin de evitar la posibilidad de conflicto con otros convenios de transporte que pudieran aplicarse también a esta etapa del tránsito, y de conceder a las partes la facultad de estipular lo relativo a la duración de la responsabilidad, el Reino Unido propuso la modificación siguiente al inciso *a* :

« *a)* Poniéndolas en poder del consignatario en el puerto de descarga; cuando las mercancías fuesen puestas en poder del consignatario fuera del puerto de descarga se considerará que la entrega ha tenido lugar en el puerto de descarga. »

11. El Canadá propuso que se aclararan o ampliaran las disposiciones de los párrafos 1 y 2 como sigue :

a) El comienzo del período de responsabilidad del porteador podía aclararse adoptando la siguiente redacción de la frase inicial del párrafo 2 :

« A los efectos del párrafo 1 del presente artículo, se entenderá que las mercancías están bajo la custodia del porteador desde el momento en que éste haya tomado posesión de las mercancías hasta el momento en que las haya entregado. »

b) Debería aclararse el inciso *b* del párrafo 2 definiendo la entrega, en los casos mencionados en el mismo, en términos más concretos. En su actual redacción, el inciso permitirá la inserción de términos en el contrato que prevalecieran sobre el inciso *a*, definiendo la entrega en términos distintos de la puesta de las mercancías en poder del consignatario;

c) Deberían agregarse al párrafo 2 las palabras « este párrafo se aplica, *mutatis mutandis*, a la recepción de las mercancías por el porteador ».

Párrafo 3 del artículo 4

12. El Canadá propuso que se modificara el significado dado en este párrafo a los términos « porteador » y « consignatario » modificando la redacción del párrafo como sigue :

« La mención del porteador o el consignatario en los párrafos 1 y 2 del presente artículo comprende también al empleado o agente o al porteador o consignatario, respectivamente. »

Artículo 5. Disposiciones generales (sobre la responsabilidad del porteador)

El artículo en su conjunto

1. En las respuestas se convino que el artículo 5, que establece las disposiciones generales sobre la responsabilidad del porteador, constituía el cambio más importante con respecto a las disposiciones del Convenio de 1924 relativas a esta cuestión.

Comentarios a favor del artículo 5

2. En varias respuestas, sin referirse específicamente al artículo 5, se señaló que el proyecto de Convenio constituía una transacción aceptable y factible que tenía en cuenta los intereses tanto de cargadores como de porteadores, así como los adelantos tecnológicos del transporte marítimo de mercancías (Austria, Checoslovaquia, Estados Unidos, Noruega y República Democrática Alemana).

3. En varias respuestas se declaró que aceptaban la transacción que representaba el artículo 5 en cuanto a la distribución de los riesgos del transporte y de la carga de la prueba entre el porteador y los cargadores, ya que reconocían que el proyecto de Convenio sólo podía obtener una amplia aceptación mediante una transacción cuidadosamente elaborada (Dinamarca, Finlandia, Hungría y Suecia).

4. Se señaló que las disposiciones sobre la responsabilidad del porteador del artículo 5 estaban más en consonancia con los regímenes jurídicos internacionales establecidos para otros modos internacionales de transporte que las disposiciones del Convenio de Bruselas de 1924 y que, por consiguiente, la adopción del artículo 5 facilitaría el desarrollo de normas uniformes para el transporte intermodal internacional (Alemania, República Federal de, Suecia y Grupo de Trabajo CMI/ICC).

5. En varias respuestas se expresó apoyo por el principio general para la carga de la prueba establecido en el artículo 5, en virtud del cual se presume que el porteador, a menos que presente prueba en contrario, responde de la pérdida o daños causados a las mercancías bajo su custodia, así como por la demora en la entrega (Francia, Hungría y México).

6. No obstante, en algunas respuestas en que se apoyaba el artículo 5 se expresó cierta preocupación con respecto a determinados efectos del mismo :

a) Dinamarca señaló que ahora recaería una carga más pesada sobre los porteadores;

b) Finlandia señaló que el artículo 5 llevaría a un aumento del seguro de responsabilidad de los porteadores (seguro de Protección e Indemnización) y que en Finlandia no había un sector de seguros de este tipo;

c) Suecia señaló que estaba a favor de la transacción contenida en el artículo 5, aunque era probable que produjera un aumento global de los costos del transporte del orden del 0,5 % al 1 % de los fletes.

7. Australia señaló que tenía reservas respecto de las disposiciones del artículo 5, por lo que estaba examinando las consecuencias económicas de estas disposiciones.

Críticas del artículo 5

8. Hubo virtualmente unanimidad, incluso en las respuestas que criticaban la distribución de los riesgos del transporte entre el porteador y los cargadores en el artículo 5, en que no era necesario mantener la larga lista de exenciones de responsabilidad contenida en el párrafo 2 del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924 y que, en particular, podría suprimirse la excepción de negligencia « en la administración del buque ». Solamente la IUMI estuvo a favor de mantener sin cambios la distribución de riesgos contenida en el Convenio de Bruselas de 1924 [10]. El Grupo de Trabajo CMI/ICC declaró que se oponía al aumento de los riesgos del transporte marítimo asignados al porteador, previsto en el artículo 5, a menos que quedara claro que el proyecto de Convenio sería tan ampliamente ratificado como el Convenio de Bruselas de 1924, pues de lo contrario se produciría la búsqueda del foro más favorable y habría litigios repetidos sobre la jurisdicción y el derecho aplicable. En los párrafos 9 a 17 *infra* se examinan las críticas dirigidas contra puntos concretos del régimen jurídico establecido en el artículo 5.

A. *Excepción de « error en la navegación »*

9. Varios gobiernos y organizaciones propugnaron que el artículo 5 mantuviera para el porteador la exención de responsabilidad basada en « error en la navegación », prevista en el inciso *a* del párrafo 2 del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924 (Bélgica, Países Bajos, Reino Unido, URSS, CMI, Grupo de Trabajo CMI/ICC, ICS e INSA). Señalaron que su preocupación se refería solamente a los « errores en la navegación » entendidos en sentido estricto, y que no estaban a favor de mantener la excepción de carácter más general de « error en la administración del buque ». El Japón y la República Federal de Alemania declararon que la supresión de excepciones tradicionales tales como el « error en la navegación » y el « incendio » debería reexaminarse cuidadosamente, particularmente con objeto de que no se produjera un aumento en los costos globales de transporte pagados por los cargadores.

[10] La posición de la IUMI se expone con detalle en un folleto titulado *The Essential Role of Marine Cargo Insurance in Foreign Trade*, publicado por la IUMI en octubre de 1975.

10. El Reino Unido, la URSS, la ICS [11] y la INSA propusieron proyectos de texto para ser incorporados en el artículo 5 que mantenían para los porteadores la excepción de « error en la navegación » :

a) El Reino Unido propuso que se agregara al artículo 5 el siguiente nuevo párrafo 2 *bis*) :

« Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 1, cuando el porteador hubiese adoptado todas las medidas que pudieran considerarse razonables, no será considerado responsable por la pérdida, el daño o los gastos resultantes de errores en la navegación. »

b) La URSS propuso que el artículo 5 mantuviera la excepción de « error en la navegación » utilizando la redacción siguiente :

« El porteador quedará exento de responsabilidad por la pérdida o el daño de mercancías o la demora en su entrega, si prueba que han sido provocados por errores en la conducción del buque. »

c) La INSA propuso que se modificara la redacción del artículo 5 de forma que estableciera

« . . . la exoneración del porteador de responsabilidad por la pérdida o el daño de las mercancías o la demora en la entrega que se deban a errores en la navegación, a menos que se pruebe que la pérdida o el daño de las mercancías o la demora en la entrega son atribuibles a una falta del porteador mismo. »

B. *Excepción de « incendio »*

11. Alemania, República Federal de, Bélgica, los Países Bajos, el CMI, el Grupo de Trabajo CMI/ICC y la ICS estuvieron a favor de mantener la excepción de « incendio » prevista en el inciso *b* del párrafo 2 del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924, en virtud de la cual el porteador quedaba exonerado de responsabilidad por pérdida o daños que provinieran « de incendio, a menos que haya sido ocasionado por hecho o falta de porteador ». En estas respuestas se expresó preocupación por el aumento de la carga de riesgo impuesta a los porteadores como consecuencia de modificar la excepción de « incendio » en el párrafo 4 del artículo 5 del proyecto de convenio.

12. La ICS propuso sustituir el párrafo 1 del artículo 5 por el siguiente texto, a fin de mantener para los porteadores las excepciones tradicionales de « error en la navegación » y de « incendio », y de aliviar la carga de la prueba impuesta a los porteadores :

» 1. El porteador será responsable de los perjuicios que resulten de la pérdida o el daño de las mercancías, si el hecho que causó la pérdida o el daño se produjo cuando las mercancías estaban a su cargo conforme al artículo 4, y se debió a la negligencia del porteador, sus empleados o agentes.

» La negligencia del porteador o de sus empleados o agentes se presumirá, salvo prueba en contrario, si la pérdida o el daño se produjeron a causa de un

[11] El proyecto de texto de la ICS, reproducido en el párrafo 12 *infra*, estaba también encaminado a mantener la excepción de « incendio » tal como figura en el Convenio de Bruselas de 1924 y aliviar la carga general de la prueba impuesta a los porteadores.

naufragio, abordaje, encalladura o explosión o de un defecto del buque, o con ocasión de algunos de estos hechos.

» 2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, el porteador no responderá de la pérdida, daños o gastos resultantes de cualquier negligencia o defecto en la navegación del buque, o de un incendio, salvo prueba de que esos perjuicios han sido causados por culpa real o coparticipación del porteador. »

C. *Demora en la entrega*

13. La ICS y la IUMI expresaron su oposición a las disposiciones del artículo 5, en cuya virtud los porteadores son responsables de los perjuicios que resulten de la demora en la entrega. La IUMI alegó que el establecimiento de la responsabilidad imperativa (es decir, no contractual) de los porteadores por demora daría lugar a bastantes litigios, debido a lo vago de la definición de « demora en la entrega » del párrafo 2 del artículo 5, es decir, la falta de entrega « dentro del plazo que, habida cuenta de las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un porteador diligente », y a la dificultad de decidir los tipos de daños resultantes de la demora por los que el porteador es considerado responsable.

14. Cabe señalar que la nueva redacción del párrafo 1 del artículo 5 propuesta por la ICS y reproducida en el párrafo 12 *supra* prevé la supresión de todas las referencias a la « demora en la entrega » en el artículo 5, incluida la supresión del presente párrafo 2 del mismo que define el término « demora en la entrega ».

D. *Carga de la prueba impuesta a los porteadores*

15. En algunas respuestas se expresó preocupación porque la norma general sobre la carga de la prueba prevista en el artículo 5, que presume la responsabilidad del porteador a menos que presente prueba en contrario, tendía a imponer la responsabilidad objetiva al porteador, y porque el criterio previsto en el párrafo 1 del artículo 5 para determinar si el porteador ha satisfecho su obligación (« . . . 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 ») probablemente daría lugar a una gran cantidad de litigios (CMI, ICS, INSA, y IUMI y OCTI).

16. El CMI propuso que si se adoptaba el artículo 5, debería agregarse una disposición expresa según la cual la responsabilidad del porteador se basaría exclusivamente en culpa o negligencia. La ICS propuso cambiar la redacción del párrafo 1 del artículo 5 modificando el fondo de la norma relativa a la carga de la prueba, declarando que la responsabilidad del porteador se basaba en negligencia y manteniendo para el porteador las excepciones de « error en la navegación » y de « incendio » [12].

17. La INSA y la OCTI aceptaron el fundamento de la norma relativa a la carta de la prueba prevista en el artículo 5, a saber : que el porteador, para quedar exonerado de responsabilidad, debe probar que él, sus empleados y sus agentes no habían sido negligentes. Sin embargo, a juicio de dichas organizaciones, la esencia de la norma debía consistir en establecer si el porteador, sus empleados y sus agentes adoptaron todas las medidas razonablemente necesarias « para evitar dichos perjuicios resultantes de la pérdida o el daño », ya que esto es de lo que respondería el porteador si no satisfacía la carga de la prueba. Por esta razón la INSA propuso que la disposición que define la carga de la prueba impuesta al porteador dijese « a menos que el porteador demuestre que él, sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas razonablemente necesarias para evitar dichos perjuicios resultantes de la pérdida o el daño », señalando que esta redacción se inspiraba en los artículos 18 y 20 del Convenio de Varsovia de 1929. Análogamente, la OCTI propuso que se agregara la frase siguiente al párrafo 1 del artículo 5 :

« El porteador quedará liberado de su responsabilidad si prueba que él, sus empleados y sus agentes adoptaron todas las medidas razonablemente necesarias para evitar los perjuicios. »

E. *Posibles consecuencias nocivas*

18. Los críticos del artículo 5, si bien observaron que sólo se dispondría de datos estadísticos y económicos precisos después de que el Convenio hubiera estado vigente durante cierto tiempo, declararon que la adopción del artículo 5 probablemente produciría algunas de las siguientes consecuencias o todas ellas :

a) El aumento de la responsabilidad impuesta a los porteadores les obligaría a incrementar el seguro de responsabilidad (seguro P e I), que se reflejaría en el aumento del costo de los fletes (Alemania, República Federal de, Japón, Países Bajos, Reino Unido, URSS, CMI, ICS, INSA e IUMI);

b) Aumentarían los costos totales de transporte de los cargadores, ya que los precios de los seguros de la carga disminuirían solamente en una cantidad considerablemente inferior al aumento en los precios del seguro de responsabilidad del porteador, debido al costo de las acciones ejercitadas contra el porteador o su asegurador y a las incertidumbres jurídicas resultantes de la redistribución de los riesgos entre los porteadores y los cargadores (Alemania, República Federal de, Japón, Países Bajos, Reino Unido, Suecia, CMI, Grupo de Trabajo CMI/ICC, ICS e IUMI);

c) Los cargadores tendrían que seguir asegurando la carga ya que preferían tratar con sus propios aseguradores directamente y ser reembolsados por éstos (Alemania, República Federal de, Países Bajos, Reino Unido y Suecia), o para obtener protección completa « de almacén a almacén » (IUMI);

d) Con arreglo al artículo 5 el cargador estaba en efecto obligado a asegurarse a través del porteador, ya que el porteador se protegería frente al aumento de su responsabilidad mediante un seguro de responsabilidades adicionales, cuyo costo incluiría en el flete; sería preferible que el propio cargador decidiera si se deseaba asegurar la carga y, en caso afirmativo, qué margen de cobertura, a qué coste y de qué asegurador de carga

[12] El texto de esta propuesta de la ICS se reproduce en el párrafo 12 *supra*.

(Alemania, República Federal de, Bélgica, Países Bajos, Reino Unido y Grupo de Trabajo CMI/ICC);

e) El artículo 5 no conseguiría, al suprimir la excepción de « error en la navegación », que los porteadores fuesen más cuidadosos en el manejo de la carga, ya que el peligro de pérdida o daños para los propios bienes del porteador constituían una disuasión suficiente (Países Bajos, Grupo de Trabajo CMI/ICC e ICS);

f) El paso del seguro de la carga al seguro de responsabilidad del porteador probablemente perjudicaría a muchas industrias incipientes de seguros de la carga de muchos países, particularmente teniendo en cuenta que el seguro de responsabilidad del porteador estaba concentrado en un pequeño número de países marítimos (Alemania, República Federal de, Países Bajos, Reino Unido, CMI e ICS);

g) El artículo 5 no tenía en cuenta las condiciones especiales del transporte marítimo de mercancías, es decir : el funcionamiento de los buques sin control efectivo continuo por parte del armador sobre el capitán, la tripulación y otros que sirven el buque (Bélgica, Japón e INSA).

Adiciones propuestas al artículo 5

19. El Canadá sugirió que el Convenio dispusiera que los derechos y obligaciones de los porteadores se extendieran también a sus empleados y agentes. La República Democrática Alemana propuso que se agregara una norma general en virtud de la cual los porteadores respondieran de las acciones y omisiones de sus empleados y agentes.

20. El Canadá señaló que no tenía objeciones a la definición ampliada del término « mercancías » prevista en el párrafo 4 del artículo 1 del proyecto de convenio, que incluía a los « animales vivos ». Ahora bien, el Canadá deseaba « que se exija al porteador que proporcione un buque adecuado y que custodie de manera apropiada a las mercancías ».

Párrafo 1 del artículo 5

21. La mayoría de los comentarios dirigidos concretamente a las disposiciones que figuran en este párrafo se refirieron a las cuestiones siguientes :

a) El uso del término « perjuicios » para describir el grado de responsabilidad del porteador;

b) La disposición de que « el porteador será responsable . . . si el hecho que causó la pérdida, el daño o la demora se produjo cuando las mercancías estaban a su cargo . . . »;

c) Los problemas especiales relacionados con la imposición de responsabilidad al porteador por « demora en la entrega ».

Clases de daños por las que el porteador es responsable

22. Varias respuestas señalaron que era probable que surgieran dificultades, debido a la terminología empleada y las distinciones establecidas, con motivo de la frase « 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, . . . » (Bélgica, Canadá, Países Bajos, Reino Unido).

23. El Reino Unido observó que la distinción establecida entre la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías y por la demora en la entrega (en el párrafo 1 del artículo 5 y en las variantes B, D y E del artículo 6) complicaría tanto el arreglo de las reclamaciones como las acciones para el cobro.

24. A fin de establecer una terminología uniforme para el Convenio y aclarar que la responsabilidad del porteador abarcaba tanto la pérdida física o daño de las mercaderías como cualquier pérdida financiera consiguiente, Canadá sugirió que se volviera a redactar la frase inicial del párrafo 1 del modo siguiente : « el porteador será responsable de la pérdida o del daño de las mercancías así como de los perjuicios originados por dicha pérdida o daño . . . » [13].

25. Con miras a preservar la terminología empleada en el Convenio de Bruselas de 1924 y de conformidad con las disposiciones correspondientes en otros convenios de transporte internacional, Bélgica propuso que el párrafo 1 del artículo 5 comenzara del modo siguiente : « El porteador será responsable de la pérdida de las mercancías, o del daño a las mismas, o de los perjuicios que resulten de la demora en la entrega . . . » [14]. Análogamente, los Países Bajos propusieron la siguiente redacción en el texto inglés basada en el artículo 17 del Convenio CMR : « *The carrier shall be liable for loss of or damage to the goods as well as for delay in delivery . . .* »

Responsabilidad del porteador cuando los hechos que causan el daño, la pérdida o la demora se producen mientras las mercancías están a su cargo

26. El Canadá, la INSA y la OCTI expresaron dudas sobre la disposición en el párrafo 1 del artículo 5 que hace al porteador responsable « si el hecho que causó la pérdida, el daño o la demora se produjo cuando las mercancías estaban a su cargo ». Se hizo observar que algunas veces resultaría difícil determinar cuándo ocurrió un hecho determinado o cuál de una serie de hechos « causó la pérdida, el daño o la demora ».

27. La INSA propuso suprimir la referencia al « hecho que causó la pérdida, el daño o la demora », de manera que sólo fuera pertinente el momento en el que se produjeron los perjuicios. Por consiguiente, la INSA propuso que el párrafo 1 del artículo 5 comenzara del modo siguiente :

> « 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, cuando estos hechos sucedan mientras las mercancías estén bajo su custodia . . . » [15].

[13] El Canadá también sugirió, entre otras cosas, que se tratara en un párrafo aparte la responsabilidad del porteador por « demora en la entrega »; véase la discusión y el proyecto propuesto por el Canadá en el párrafo 31, *infra*.

[14] Bélgica también sugirió un cambio de redacción consiguiente en el texto francés del párrafo.

[15] La INSA propuso además una enmienda al párrafo 1 del artículo 5 en el sentido de que la carga de la prueba recayera sobre los porteadores a fines de exoneración de responsabilidad. Véase el análisis anterior sobre el artículo 5 en su conjunto, en el párrafo 17.

28. El Canadá también propuso la eliminación, en el párrafo 1 del artículo 5, de la referencia al « hecho que causó la pérdida, el daño o la demora », pero propuso a continuación que el momento en el que se produjo el perjuicio sólo debía ser pertinente en los casos en que había pérdida de las mercancías o daño a las mismas :

« El porteador será responsable de la pérdida o del daño de las mercancías, así como de los perjuicios originados por dicha pérdida o daño si la pérdida o el daño se produjeron cuando las mercancías se encontraban bajo su control . . . » [16].

29. La OCTI opinó que la referencia en el párrafo 1 del artículo 5 al « hecho que causó la pérdida, el daño o la demora » debía limitarse a los casos de pérdida o daños de las mercancías. La OCTI sostuvo que, de otro modo, los cargadores tendrían serios problemas prácticos al tratar de establecer el « hecho » especial que causó una demora en la entrega. Además, en casos en que la demora en la entrega es causada por un hecho anterior al momento en que el porteador se hizo cargo de las mercancías, el porteador podía todavía eximirse de responsabilidad demostrando que él, sus empleados y sus agentes adoptaron todas las medidas preventivas razonablemente necesarias.

30. Como en la mayoría de los casos en que las mercancías sufren pérdidas o daños durante su transporte el hecho causante de dicha pérdida o daño también ocurre en el curso de dicho transporte, la OCTI propuso además que se incorporara una presunción al respecto en un nuevo párrafo 2 del artículo 5. La OCTI explicó que en el raro caso en que el hecho causante de la pérdida o daño de las mercancías no hubiere ocurrido durante el transporte, era razonable que la carga de probar esta circunstancia (es decir, para rebatir la presunción anterior) recayera sobre el porteador y no sobre los cargadores que no estaban en situación de conocer los detalles del transporte. El proyecto de texto propuesto por la OCTI es el siguiente :

« 1. El porteador será responsable de los perjuicios que resulten de la pérdida o avería de las mercancías, si el hecho que causó la pérdida o la avería se produjo cuando las mercancías estaban a su cargo conforme al artículo 4; también responderá de los perjuicios resultantes de la demora en la entrega.

» ... [17]

» 2. Cuando se pruebe que la pérdida o el daño (avería) de las mercancías se produjo durante el transporte, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el hecho que causó la pérdida o el daño (avería) ocurrió mientras las mercancías estaban a cargo del porteador conforme al artículo 4 » [18].

Responsabilidad del porteador por demora en la entrega

31. El Canadá propuso que la responsabilidad del porteador por demora en la entrega se tratara en un párrafo aparte del artículo 5, especificando los tipos de daño resultantes de la demora en la entrega por los que el porteador sería responsable y estableciendo una norma especial para la exoneración de responsabilidad del porteador :

« 2. El porteador será responsable de la demora en la entrega de las mercancías así como de los gastos producidos por esa demora a menos que pruebe que adoptó todas las medidas razonables para evitar las demoras. »

32. El CMI, aunque apoyó la imposición de responsabilidad al porteador por demora en la entrega, sostuvo que la indemnización por este motivo debía limitarse a pérdidas directas y razonables que el porteador hubiera podido prever razonablemente en el momento en que celebró el contrato de transporte. La IUMI, opuesta a la creación de la responsabilidad del porteador por demora en la entrega, señaló que si dicha responsabilidad se incluyera en el nuevo convenio, debía limitarse a las pérdidas que el porteador hubiera podido razonablemente prever como probables consecuencias de la demora en la entrega.

Otros comentarios

33. Austria indicó expresamente su apoyo a la norma general relativa a la carga de la prueba contenida en este párrafo.

34. El Canadá y Sierra Leona indicaron que si la definición de « porteador » en el párrafo 1 del artículo 1 abarcaba a los empleados y agentes del porteador, entonces no había necesidad de hacer referencia a éstos en el párrafo 1 del artículo 5 [19].

Sugerencias de redacción

35. El Canadá y la OCTI hicieron sugerencias de carácter redaccional que afectaban sólo al texto francés de este párrafo.

Párrafo 2 del artículo 5

36. El Canadá propuso que este párrafo se volviera a redactar para que se aclarara si abarcaba o no la inejecución del contrato de transporte por una larga demora

[16] Canadá propuso además que la responsabilidad por la demora en la entrega se tratara en un párrafo aparte y que el momento en el que la demora se produjo no debía ser de por sí decisivo en la determinación de la responsabilidad del porteador por la demora en la entrega. Véase el análisis en el párrafo 31 *infra*.

[17] La OCTI propuso además en ese momento una enmienda al párrafo 1 del artículo 5, en el sentido de hacer recaer la carga de la prueba sobre los porteadores, a fines de exoneración de responsabilidad. Véase el análisis sobre el artículo 5 en su conjunto en el párrafo 17 *supra*.

[18] La OCTI propuso la siguiente presunción como variante, en el caso de que su sugerencia, analizada en el párrafo 29 *supra*, no fuera adoptada :

« Cuando se pruebe que la pérdida o el daño (avería) de las mercancías se produjo durante el transporte o que hubo demora en la entrega, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el hecho que causó la pérdida o el daño ocurrió mientras las mercancías estaban a cargo del porteador conforme al artículo 4.»

[19] Debe señalarse que el Canadá propugnó la adición de una norma general al convenio mediante la que los derechos y responsabilidades de los porteadores se extendieron también a sus empleados y agentes (véase el análisis acerca de las adiciones propuestas al artículo 5, en el párrafo 20 *supra*).

en la entrega de las mercancías, y a fin de añadir una norma especial que abarcara los casos en que fuera conocida la ubicación de las mercancías demoradas.

37. El Canadá y la IUMI expresaron su preocupación de que la definición de « demora en la entrega » en términos de falta de entrega « dentro del plazo que, habida cuenta de las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un porteador diligente », en ausencia de un acuerdo escrito sobre el plazo de la entrega, resultaría en litigios. El Canadá propuso el nuevo texto siguiente para este párrafo :

« 3. A los fines del párrafo 2 de este artículo [20], la demora en la entrega se produce cuando las mercancías no han sido entregadas en el lugar de descarga de conformidad con las disposiciones del contrato de transporte y dentro del plazo especificado en éste. »

38. La INSA sostuvo que este párrafo debía establecer claramente que se permitía al porteador detenerse en los puertos de ruta para cargar o descargar mercancías sin incurrir en responsabilidad por demora en la entrega de las mercancías de un cargador determinado. Por consiguiente, la INSA propuso añadir la frase siguiente al final del párrafo 2 del artículo 5 :

« El término " demora " no incluye el tiempo utilizado durante el viaje para cargar o descargar las mercancías. »

Párrafo 3 del artículo 5

39. El Canadá indicó que el párrafo era aceptable. Nigeria sugirió que la persona facultada para hacerse cargo de las mercancías podía considerar las mercancías como perdidas sólo después que la demora en la entrega fuera de 90 días, en vez de los 60 días previstos en este párrafo.

40. La ICS propuso la adición de la frase siguiente al final de este párrafo, a fin de ocuparse del caso especial en que, aunque las mercancías no hubieran podido entregarse dentro del plazo de 60 días después de la fecha de entrega, el porteador conociera su paradero :

« Si al expirar los 60 días, el porteador puede determinar el paradero de las mercancías, transcurrirá un período adicional de 60 días antes que el titular de una acción pueda considerar perdidas las mercancías » [21].

41. El Japón propuso la adición de una disposición, requiriendo que la persona que considerara perdidas las mercancías de conformidad con este párrafo proporcionara al porteador la ayuda necesaria para disponer de las mercancías en un plazo razonable si se demostraba subsiguientemente que en realidad las mercancías no se habían perdido.

Párrafo 4 del artículo 5

42. Los comentarios sobre este párrafo se refirieron a una de las categorías generales siguientes :

a) En algunas respuestas se aceptó el párrafo como parte constitutiva de la transacción global sobre la responsabilidad del porteador incorporada en el artículo 5 (Dinamarca, Finlandia, Hungría y Suecia) [22].

b) El principio básico de este párrafo, es decir, que el porteador sólo es responsable cuando « el demandante demuestre que el incendio se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus auxiliares o agentes », fue implícitamente aceptado por Canadá, la República Democrática Alemana y la OCTI cuando sólo propusieron modificaciones a este párrafo que no afectaban este principio básico;

c) En algunas respuestas se propugnó la retención de la excepción de « incendio » que figura en el Convenio de Bruselas de 1924 (Alemania, República Federal de, Bélgica, Países Bajos, CMI, Grupo de Trabajo CMI/ICC, ICS e IUMI) [23].

d) En algunas respuestas se opinó que la responsabilidad del porteador en caso de incendio debía regirse por la norma general del párrafo 1 del artículo 5 (Austria, Checoslovaquia y México) o por un texto modificado del párrafo 4 del artículo 5, en el que se hace recaer la carga de la prueba sobre el porteador (Francia, Nigeria, Filipinas y Sierra Leona).

Inclusión de la responsabilidad del porteador en caso de incendio en la norma general sobre responsabilidad del porteador del artículo 5

43. Las críticas del párrafo 4 del artículo 5 se centraron en la norma especial sobre la carga de la prueba en él contenida, en virtud de la cual el porteador sólo responde a la pérdida o daño en caso de incendio cuando « el demandante demuestre que el incendio se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus auxiliares o agentes ». En varias respuestas se observó que esta norma imponía una carga excesiva sobre los cargadores y consignatarios que les resultarían generalmente imposible de observar en la práctica, ya que no hallándose a bordo del buque en el momento del incendio no podían saber cuándo y cómo se produjo éste (Austria, Checoslovaquia, Francia, México y Nigeria). Se señaló además que el porteador tenía conocimiento y control de los acontecimientos ocurridos a bordo del buque y que, en consecuencia, sería más equitativo exigir que, a fines de exoneración de responsabilidad por pérdida o daño en caso de incendio, recayera sobre el porteador la carga de probar que se había ejercido la debida diligencia (Austria, Filipinas, México, Nigeria y Sierra Leona).

44. Por consiguiente, Austria, Checoslovaquia y México propusieron que se suprimiera este párrafo y que

[20] Es ésta una referencia al nuevo párrafo propuesto por Canadá para tratar la responsabilidad del porteador por demora en la entrega (véase el análisis sobre el párrafo 1 del artículo 5, en el párrafo 31 *supra*).

[21] Puede señalarse que el Canadá, aunque consideraba aceptable el párrafo 3 del artículo 5, sugirió que el caso especial de las mercancías no entregadas cuyo paradero se conoce debía incluirse en el párrafo del artículo 5 que define la « demora en la entrega ». Véase el análisis sobre el párrafo 2 del artículo 5, en el párrafo 36 *supra*.

[22] Los comentarios aceptando la transacción del artículo 5 con respecto a la distribución de riesgos entre el porteador y el cargador se examinan en el análisis del artículo 5 en su conjunto, en los párrafos 3 y 4 *supra*.

[23] Los comentarios a favor de la retención de la excepción de « incendio » en el Convenio de Bruselas de 1924 a efectos de exoneración de responsabilidad de los porteadores se examinan en el análisis del artículo 5 en su conjunto, en los párrafos 11 y 12 *supra*.

la responsabilidad del porteador en caso de incendio se rigiera por la norma general del párrafo 1 del artículo 5, estableciendo que a fines de exoneración de responsabilidad recaería sobre el porteador la carga de probar « que él, sus empleados y sus agentes adoptaron todas las medidas razonablemente necesarias para evitar el hecho y sus consecuencias ».

45. En la misma línea de razonamiento, aunque no sugirieron la supresión del párrafo 4 del artículo 5, Nigeria y Sierra Leona propusieron su enmienda de modo que, en caso de incendio, recayera sobre el porteador la carga de probar que él, sus auxiliares o agentes habían ejercido la debida diligencia. Análogamente, Filipinas propuso redactar este párrafo del modo siguiente :

« El porteador responderá en caso de incendio a no ser que demuestre que él, sus empleados o agentes tomaron todas las medidas necesarias para prevenir el incendio. »

46. Francia propuso mantener la transacción básica incorporada en el párrafo 4 del artículo 5, en relación con la carga de la prueba, añadiendo, empero, una disposición que exigiera al porteador probar que el buque estaba adecuadamente equipado para prevenir un incendio y que se habían tomado todas las medidas necesarias para evitar el incendio y reducir sus consecuencias. Francia propuso la siguiente redacción para el párrafo 4 del artículo 5 :

« El porteador no será responsable en caso de incendio si demuestra que el buque estaba dotado de los medios adecuados para prevenirlo y que, en el momento del incendio, sus empleados o agentes tomaron todas las medidas razonables para evitarlo o limitar sus consecuencias, a menos que el demandante pruebe la falta o negligencia del porteador, sus agentes o empleados. »

Otros comentarios

47. El Canadá propuso que la frase inicial del párrafo dijera lo siguiente : « En caso de daño, pérdida o demora causadas por incendio, el porteador será responsable ... », en vez de « El porteador responderá en caso de incendio », ya que el porteador sólo incurre en responsabilidad en caso de incendio cuando la pérdida o el daño de sus mercancías, o la demora en la entrega, se producen como consecuencia del incendio. A fin de subrayar que este párrafo constituía una excepción a la norma general sobre la carga de la prueba prevista en el párrafo 1 del artículo 5, la OCTI propuso la modificación de la frase inicial en el párrafo 4 para que dijera lo siguiente : « El porteador sólo responderá en caso de incendio cuando el demandante ... ».

48. La República Democrática Alemana sugirió que se considerara la inclusión en este párrafo de una referencia al « porteador efectivo ».

Párrafo 5 del artículo 5

49. La RSS de Bielorrusia, el Canadá y la URSS propusieron la supresión de este párrafo. Opinaron que el párrafo era innecesario, pues en los casos de pérdida, daño o demora durante el transporte de animales vivos atribuible a « riesgos especiales inherentes a ese tipo de transportes », el porteador quedaría exento de responsabilidad de conformidad con la norma general del párrafo 1 del artículo 5, ya que el porteador podría probar « que él, sus empleados y sus agentes adoptaron todas las medidas razonablemente necesarias para evitar el hecho y sus consecuencias ». No obstante, el Canadá propuso la adición de una disposición al párrafo 1 del artículo 5 exigiendo al porteador que utilizara un buque adecuadamente equipado para transportar la clase especial de carga y que ejerciera el debido cuidado en relación con las mercancías.

50. Hungría propuso la supresión de la segunda frase de este párrafo, que establece una norma especial sobre la carga de la prueba y una presunción sobre la responsabilidad del porteador por pérdida, daños o demora en el transporte de animales vivos. De este modo, aunque el párrafo 5 exoneraría al porteador de responsabilidad si la pérdida, daños o demora resultaran de los riesgos especiales inherentes al transporte de animales vivos, correspondería al porteador demostrar este hecho en virtud de la norma general sobre la carga de la prueba del párrafo 1 del artículo 5.

51. La INSA propuso modificar la segunda frase del párrafo 5 de modo que si el porteador demostrara haber cumplido las instrucciones especiales dadas por el cargador con respecto a los animales vivos, se presumiría que cualquier pérdida, daños o demora en la entrega de los animales vivos era atribuible a los « riesgos especiales inherentes a ese tipo de transporte » y que, por consiguiente, el porteador quedaría exento de responsabilidad. El párrafo 5 en la forma modificada por la INSA, dispone lo siguiente :

« 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 se presumirá que tales riesgos 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. »

52. Aunque la ICS opinó que el Convenio no debía reglamentar el transporte de animales vivos [24], propuso que en el caso de que el Convenio incluyera el transporte de animales vivos, debía redactarse el párrafo 5 del artículo 5 del siguiente modo :

« El porteador quedará exento de responsabilidad respecto de los animales vivos cuando la pérdida o el daño resulten de :

» *a)* Cualesquiera instrucciones especiales del cargador o de la falta de ellas;

» *b)* Riesgos especiales inherentes al transporte de animales. Salvo prueba en contrario, se presumirá

[24] Véase el análisis del párrafo 4 del artículo 1 en el párrafo 18 *supra*.

que toda pérdida o daño se debe a estos riesgos especiales » [25].

Sugerencias de redacción

53. La OCTI propuso un cambio de redacción que afectaba sólo al texto francés del párrafo.

Párrafo 6 del artículo 5

54. Los comentarios sobre este párrafo se refirieron primordialmente a la disposición de que el porteador sólo estaba exento de la responsabilidad por las « medidas razonables para el salvamento de mercancías en el mar » y a los efectos del párrafo en la posible obligación del porteador de hacer una contribución en caso de avería gruesa.

Exención de responsabilidad del porteador por las « medidas razonables » para el salvamento de mercancías en el mar

55. El Canadá, la RSS de Bielorrussia, la RSS de Ucrania, la URSS y la INSA expresaron reservas respecto de la disposición de este párrafo que exonera a los porteadores de responsabilidad solamente por las « medidas razonables » adoptadas para el salvamento de mercancías en el mar. Destacaron que se presentarían graves dificultades prácticas al tratar de determinar si las medidas concretas adoptadas en el mar fueron o no « razonables », por lo cual la cuestión frecuentemente daría lugar a litigios.

56. La URSS y la INSA señalaron que el capitán de un buque de carga en el momento de decidir las medidas que había de adoptar frecuentemente no sabría si con ellas salvaría vidas humanas o solamente mercancías. La INSA señaló además que el valor de la carga arriesgada por el porteador sólo podría compararse con el valor de las mercancías salvadas después de que se hubiera terminado la operación de salvamento. La RSS de Bielorrusia y la URSS declararon que esta disposición afectaría negativamente al cumplimiento por parte de los capitanes de buques de carga de las normas tradicionales de navegación que prevén la ayuda a buques en situación peligrosa.

57. La RSS de Bielorrusia y la RSS de Ucrania señalaron la necesidad de distinguir claramente los criterios que habrían de usarse para determinar si una medida adoptada para el salvamento de mercancías en el mar era « razonable » a los efectos del párrafo 6 del artículo 5. La INSA propuso que se suprimiera la palabra « razonable » de este párrafo. La INSA propuso además, como una variante menos preferible, que a fin de recuperar los daños, debería exigirse con arreglo a este párrafo que el cargador o el consignatario demostraran que las medidas adoptadas por el porteador para el salvamento de mercancías en el mar fueron « deliberadamente no razonables », y propusieron la redacción siguiente :

« El porteador no responderá de la pérdida, daños o demora en la entrega que sean resultado de medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas o de medidas adoptadas para el salvamento de mercancías en el mar, si no se probase que al salvar las mercancías el porteador actuó de manera deliberadamente irrazonable. »

58. La ICS propuso que conforme al párrafo 6 el porteador estuviera exento también de responsabilidad por las consecuencias de los conflictos laborales y de la demora resultante del tiempo requerido para prester la atención médica necesaria a personas enfermas o lesionadas a bordo del buque de carga, incluso si sus vidas no estaban en peligro. La ICS recomendó que el párrafo 6 del artículo 5 dijera lo siguiente :

« El porteador no responderá de la pérdida, daños o demora que sean resultado de :

» *a)* Medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas o para la preservación de la salud;

» *b)* Medidas razonables para el salvamento de mercancías en el mar;

» *c)* Conflictos laborales. »

Efectos en la contribución del porteador en caso de avería gruesa o salvamento

59. El Reino Unido señaló que la actual redacción del párrafo 6 parecía eximir al porteador de su obligación de aportar una contribución en caso de avería gruesa o salvamento cuando el tipo de pérdida o daños causados a los cargadores respecto de los cuales el porteador estuviera normalmente obligado a efectuar una contribución en caso de avería gruesa o salvamento proviniera de « medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas » o « medidas razonables para el salvamento de mercancías en el mar ». Para dejar claro que en tal caso el porteador quedaba obligado a hacer la contribución adecuada en caso de avería gruesa o salvamento, el Reino Unido propuso que este párrafo comenzara como sigue :

« El porteador no responderá, excepto en los casos de avería gruesa y salvamento, de la pérdida, daños . . . »

60. Sierra Leona declaró que el Convenio debería contener una disposición que asegurase que los cargadores y los consignatarios estaban protegidos frente a las consecuencias de los actos de los porteadores en caso de avería gruesa. Señaló que era preferible establecer esa protección imperativa en el Convenio a dejar a los términos del contrato de transporte o al derecho nacional la posible obligación del porteador de contribuir en caso de avería gruesa.

Sugerencia de redacción

61. Los Estados Unidos sugirieron un cambio de redacción para este párrafo.

Párrafo 7 del artículo 5

62. La República Federal de Alemania propuso suprimir este párrafo, pues opinaba que los convenios internacionales específicos, tales como el Convenio de Bruselas

[25] Debe señalarse que la nueva redacción del párrafo 5 del artículo 5 sugerida por la ICS no hace referencia a la responsabilidad del porteador por demora en la entrega. Para la posición de la ICS oponiéndose a la imposición de responsabilidad al porteador por demora en la entrega, véase el análisis del artículo 5 en su conjunto, en los párrafos 13 y 14 *supra*.

sobre abordaje de 1910 [26], o los principios del derecho nacional aplicable debían regir la relación de las reclamaciones que los cargadores pudieran tener contra el porteador con arreglo a este Convenio y las reclamaciones que pudieran tener contra otras personas.

Sugerencias de redacción

63. El Canadá hizo una sugerencia en materia de redacción relativa al texto del párrafo 7 del artículo 5, y la OCTI otra relativa solamente al texto francés de ese párrafo.

Artículo 6. Límites de la responsabilidad

El artículo en su conjunto

1. En la mayoría de las respuestas se prefirió la formulación de los límites de la responsabilidad sobre la base del criterio único del peso de las mercancías (es decir, variantes A y B) en vez del doble criterio del peso y el « bulto u otra unidad de carga transportada » (variantes C, D y E). Entre las respuestas que preferían las variantes A o B, la mayoría prefería la primera de ellas, y de las respuestas que preferían las variantes C, D o E, la mayoría prefería la variante D.

2. En algunas respuestas se señaló que no podría hacerse una elección definitiva entre las variantes hasta que se hubieran determinado los límites pecuniarios de la responsabilidad.

3. En muchas respuestas se propuso que los límites pecuniarios de la responsabilidad se definieran sobre la base de los Derechos Especiales de Giro del Fondo Monetario Internacional, en vez de en « francos oro ».

Variante A

4. Dinamarca, Fiji, Finlandia, Hungría [27], Noruega, el Reino Unido y Suecia [28] expresaron preferencia por la variante A por las razones siguientes :

a) El método de la variante A era sencillo (Dinamarca, Finlandia y el Reino Unido), particularmente porque establecía los mismos límites para todos los casos de responsabilidad del porteador, incluida la responsabilidad por demora (Hngría y el Reino Unido), y especificaba solamente el crtiterio único del peso para fijar el límite de la responsabilidad (Reino Unido);

b) El criterio del peso para fijar el límite se había adoptado en algunos otros convenios de transporte, por ejemplo, el CIM, el CMR y el Convenio de Varsovia. Su adopción en el Convenio conduciría a la uniformidad y reduciría las dificultades al formular normas uniformes para el transporte combinado (Noruega y Suecia);

c) El criterio adicional del « bulto u otra unidad de carga transportada » para fijar el límite, previsto en las variantes C, D y E, no era claro y había recibido diferentes interpretaciones en el derecho nacional y en los fallos judiciales (Noruega y Suecia). El criterio del peso daba lugar a menos controversias (Fiji).

d) El criterio del « bulto u otra unidad de carga transportada » podía producir límites de responsabilidad diferentes, inesperados y arbitrarios respecto del mismo envío de mercancías según la forma en que éstas estuvieran embaladas (Finlandia, Noruega y Suecia), y en muchos países aún no estaba resuelta la aplicación de este criterio a las mercancías transportadas en contenedores (Noruega);

e) La objeción de que adoptando el criterio del peso el cargador o consignatario de una carga de poco peso pero de elevado valor recibirían una indemnización adecuada podía resolverse :

i) Mediante el seguro de tales mercancías (Finlandia); o

ii) Mediante una disposición como la del artículo 10 3) del proyecto de Convenio TCM [29] que dice lo siguiente : « El peso bruto mínimo de esas mercancías se estimará en . . . kilogramos» (Noruega);

f) La encuesta efectuada en los círculos comerciales interesados de Escandinavia ha indicado que la adopción del criterio del peso para fijar los límites de la responsabilidad del porteador resolvería la mayoría de los problemas relacionados con los daños a la carga general, y que el aumento del precio que habría de pagarse en forma de seguro sería insignificante (Noruega).

Variante B

5. Austria, el Japón [30], la República Democrática Alemana [31] y la OCTI expresaron preferencia por la variante B, por las razones siguientes :

a) El límite de la responsabilidad del porteador por demora en la entrega debería ser en general inferior al límite de la responsabilidad por la pérdida de las mercancías o el daño a ellas, y la variante B preveía un límite separado y adecuado para la demora en la entrega (Austria y OCTI);

b) La adopción de la variante B y el criterio del peso previsto en ella estaría en consonancia con otros convenios de transporte, por ejemplo, el CIM y el CMR (Austria y OCTI);

c) La adopción del criterio único del peso para fijar los límites de la responsabilidad era sencillo y práctico (Japón);

d) Si se utilizaba el criterio del « bulto u otra unidad de carga transportada » para fijar el límite de la responsabilidad, éste podía variar según el número de unidades en el que se embalaba un envío de mercancías (Austria);

e) La objeción de que adoptando el criterio del peso el cargador o el consignatario de una carga de poco peso pero de valor elevado recibiría una indemnización insuficiente podía resolverse mediante una disposición en virtud de la cual el cargador eliminara los límites de la responsabilidad declarando la naturaleza y el valor de

[26] Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de abordaje, Bruselas, 23 de septiembre de 1910.

[27] Hungría expresó una preferencia igual por la variante C.

[28] Suecia expresó como segunda preferencia la variante B.

[29] E/CONF.59/17.

[30] El Japón expresó también preferencia por la variante E.

[31] La República Democrática Alemana opinaba que las normas contenidas en la variante B deberían complementarse con la norma contenida en el párrafo 2 *a* de la variante C que prevé el caso en que se utilice un contenedor, paleta o dispositivo análogo de transporte para agrupar las mercancías.

las mercancías (es decir, como en el párrafo 5 del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924) (Japón).

6. Francia señaló que, pese a preferir la variante D, no tendría graves objeciones a la adopción de la variante B, si resultaba que la mayoría era partidaria de un método que definiera los límites de la responsabilidad con referencia exclusiva al criterio del peso. Indicó también que la variante B era aceptable ya que contenía una limitación especial para la responsabilidad por demora mediante la referencia al flete.

7. En cuanto a la cuestión de si el límite de la responsabilidad del porteador por demora conforme al inciso *b* debería ser el flete o el doble del flete, Austria señaló que existían precedentes para ambos supuestos y que, por lo tanto, cualquiera de esos límites sería aceptable.

8. Suecia señaló que su segunda preferencia era la variante B [32].

9. La OCTI propuso que se modificara el texto del inciso *b* de la variante B para aclarar que el límite de la responsabilidad prevista en ese párrafo no se aplicaba a los casos de la pérdida de las mercancías o el daño a ellas ocasionado por demora; en todos los casos la pérdida o el daño estaría abarcado solamente por el límite fijado en el inciso *a*. La OCTI propuso el nuevo texto siguiente para el inciso *b* :

« *b)* La responsabilidad del porteador por demora en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5 no excederá, *cuando se produzca una pérdida o un daño distintos de los previstos en el inciso* a, del doble del flete. »

10. La OCTI señaló que el texto francés del párrafo 1 *a* de la variante B era más detallado que el texto inglés correspondiente y sugirió que se modificara el texto inglés de acuerdo con el texto francés como sigue :

« 1 *a)* The liability of the carrier for *loss, damage or expense resulting from* loss or damage to *the* goods according . . . »

Variante C

11. Hungría expresó preferencia por la variante C [33] porque esta variante establecía los mismos límites para todos los casos de responsabilidad del porteador, incluida la responsabilidad por demora en la entrega.

12. México señaló que la variante C planteaba problemas para el cálculo de los límites de la responsabilidad.

Variante D

13. Alemania, República Federal de, los Estados Unidos [34], Francia, la RSS de Bielorrusia, la RSS de Ucrania, la URSS y la INSA expresaron preferencia por la variante D. Respecto de las dos variantes para el límite de la responsabilidad previstas en el inciso *b* de esta variante, los Estados Unidos preferían la variante Y, y en las demás respuestas citadas se prefería la variante X.

14. En apoyo de la preferencia por la variante D se dieron las razones siguientes :

a) La adopción del criterio del preso exclusivamente no producía resultados satisfactorios (Francia). Si el límite pecuniario por kilo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas se fijaba en una cifra relativamente baja, los cargadores o consignatarios de una carga de elevado valor pero de poco peso recibirían una indemnización insuficiente (Alemania, República Federal de, e INSA). Si el límite pecuniario se fijaba en una cifra elevada, la responsabilidad sería ilimitada en el caso de las cargas de poco valor. La adopción de los dos criterios, como en la variante D, producía resultados más justos (INSA);

b) Al adoptar el criterio doble para fijar los límites de la responsabilidad, la variante D mantenía la transacción lograda mediante el artículo 2 del Protocolo de Bruselas de 1968 entre la adopción de los criterios del peso solamente (como en ciertos convenios que regulan otros modos de transporte) y la adopción del criterio del bulto o unidad (como en el párrafo 5 del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924) (Francia). El criterio doble conducía también a una indemnización más equitativa cuando la carga se perdía o resultaba dañada, ya que los reclamantes podían invocar tanto el peso de la carga como el valor de las unidades que la compusieran (INSA);

c) La variante D era preferible a la variante C ya que fijaba un límite especial para la responsabilidad del porteador por demora en la entrega, definido con referencia al flete (Francia e INSA). El límite de responsabilidad por demora debería basarse en principios distintos de aquellos en que se basaba el límite de responsabilidad por la pérdida o el daño (INSA).

15. La República Federal de Alemania señaló que su preferencia por la variante D se basaba en la hipótesis de que el límite pecuniario por kilo que habría de adoptarse no sería muy superior al de los 30 francos Poincaré especificados en el artículo 2 *a* del Protocolo de Bruselas de 1968. Señaló que, aunque la variante A era preferible a causa de su sencillez, sólo sería aceptable si se estableciera un límite pecuniario por kilo mucho más elevado. Dado que no podría hacerse una elección definitiva del método de limitación hasta que se hubieran determinado los límites pecuniarios, y dado que éstos probablemente sólo se determinarían con carácter definitivo en la conferencia diplomática que examinara el proyecto de Convenio, la República Federal de Alemania sugería que se mantuvieran todas las variantes en el proyecto y se sometieran a la conferencia diplomática.

16. La INSA hizo las propuestas siguientes respecto del párrafo 1 *a* de la variante D :

a) Debería modificarse el texto para aclarar si, al determinar los límites de la responsabilidad cuando algunos bultos o unidades de transporte de distinto peso de la misma expedición resultasen perdidos o dañados, deberían tenerse en cuenta cada bulto o unidad por separado, o solamente el conjunto de las mercancías perdidas o dañadas;

b) Deberían agregarse las palabras « sus empleados o agentes » después de « porteador », a fin de hacer exten-

[32] La primera preferencia de Suecia era la variante A.

[33] Hungría expresó una preferencia igual por la variante A.

[34] La preferencia de los Estados Unidos se expresó teniendo en cuenta su creencia de que la mayoría de los Estados eran partidarios de la variante D.

sivos los límites de responsabilidad a los empleados y agentes del porteador que actuasen dentro del ámbito de sus funciones.

17. México señaló que la variante D planteaba problemas en relación con el cálculo de los límites de responsabilidad.

Variante E

18. El Japón [35], México y Sierra Leona expresaron preferencia por la variante E.

19. México indicó las razones siguientes para su preferencia :

a) Las disposiciones contenidas en esta variante, en contraste con las contenidas en la variante A, eran completas; y

b) A diferencia de las disposiciones de las variantes C y D, las contenidas en la variante E no planteaban dificultades para el cálculo de las cifras reales que entrañaba la responsabilidad.

Párrafos aplicables a todas las variantes del artículo 6

Fijación de los límites sobre la base de los Derechos Especiales de Giro

20. Alemania, República Federal de, Bélgica, Dinamarca, Fiji, Finlandia, Noruega, los Países Bajos y Suecia propusieron fijar los límites monetarios de la responsabilidad sobre la base de los Derechos Especiales de Giro del Fondo Monetario Internacional en lugar de los « francos oro » en que están fijados actualmente. Alemania, República Federal de, Bélgica, Suecia y la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) hicieron notar que el artículo VI del Protocolo de Montreal N.º 4, que modificaba el Convenio de Varsovia de 1929, fijaba los límites de la responsabilidad del porteador aéreo en Derechos Especiales de Giro. La OACI señalo también que el Protocolo de Montreal N.º 4 permitía que los Estados no miembros del Fondo Monetario Internacional declararan que el límite de responsabilidad debía fijarse en francos Poincaré. Se indicó que la fijación de los límites sobre la base de los Derechos Especiales de Giro tendría las siguientes ventajas :

a) Impediría las fluctuaciones de los límites monetarios de la responsabilidad que podrían producirse como consecuencia de fluctuaciones en el precio del oro (Fiji y Noruega);

b) Impediría que surgieran dificultades como resultado de la desaparición del precio oficial del oro, de la utilización de la unidad de cuenta como numerario y del cálculo de los tipos de cambio a falta de paridades oficiales (Países Bajos).

Fijacion de los límites en « francos oro »

21. Hungría y Filipinas aprobaron la fijación de los límites monetarios de la responsabilidad en « francos oro », tal como se definen en estos párrafos. Hungría señaló que ello impediría que la inflación redujera los límites de la responsabilidad.

[35] El Japón expresó también preferencia por la variante B.

Conversión de la unidad de valor a monedas nacionales

22. Con respecto a las normas para convertir « francos oro » en una moneda nacional se hicieron las siguientes propuestas :

a) Fiji propuso que la conversión del « franco oro » en una moneda nacional se basara en el valor oficial de esta moneda en relación con el « franco oro » en el momento de la pérdida. Si, como ocurriría con la norma actual, la conversión se efectuara en la fecha de la sentencia o el laudo arbitral, las demoras en los procedimientos judiciales o arbitrales afectarían al monto de la indemnización;

b) La República Democrática Alemana propuso que se volviera a redactar este párrafo para prever el caso en que la controversia sobre la pérdida o el daño fuese resuelta por las partes sin llegar a juicio o arbitraje. Con este propósito, se propuso el siguiente texto :

> « La suma a que se refiere el párrafo 1 del presente artículo se convertirá a la moneda nacional del Estado del tribunal ordinario o arbitral que conozca del asunto sobre la base del valor oficial de esa moneda con respecto a la unidad definida en el párrafo precedente del presente artículo en la fecha de la sentencia o el laudo o en la fecha del acuerdo con la parte interesada. »

23. El Japón señaló que era necesario aclarar la fórmula para convertir el patrón internacional en monedas nacionales.

Observaciones no relacionadas con variantes concretas

A. *Cuantía de la limitación monetaria de la responsabilidad*

24. La Cámara Internacional de Navegación Marítima y la Unión Internacional de Seguros de Transportes propusieron que los límites monetarios de la responsabilidad del porteador se fijaran en un nivel bajo, por las siguientes razones :

a) Si dichos límites se establecían en un nivel alto, la proporción de los seguros de la carga que estaría cubierta por los seguros de responsabilidad del porteador sería mayor que la cubierta por los seguros de carga del cargador. Ahora bien, los seguros de responsabilidad del porteador por montos totales relativamente altos eran más caros que los seguros de carga correspondientes al valor exacto de cada envío. En consecuencia, se produciría un aumento del costo del transporte (Cámara Internacional de Navegación Marítima, citando el estudio de la secretaría de la UNCTAD TD/B/C.3/120, párr. 189);

b) El establecimiento de un límite monetario alto en este contexto expondría al porteador a un grado excesivo de responsabilidad (Cámara Internacional de Navegación Marítima y Unión Internacional de Seguros de Transportes). La probabilidad de que un límite monetario alto produjera ese riesgo excesivo se veía acentuada por las normas sobre responsabilidad contenidas en el artículo 5, según las cuales el porteador respondería, en muchos casos, de la pérdida total de las mercaderías (Unión Internacional de Seguros de Transportes);

c) Un límite monetario alto haría que el cargador de mercaderías de poco valor subvencionara al cargador de mercaderías de gran valor (Cámara Internacional de Navegación Marítima);

d) Un límite monetario bajo reduciría las acciones de regreso de los aseguradores de la carga (Unión Internacional de Seguros de Transportes);

e) Un límite monetario alto incrementaría el riesgo general del porteador y obligaría al asegurador de la responsabilidad del porteador a reasegurarse a un costo elevado en los mercados internacionales, usurpando así parte de la función normal del cargador (Cámara Internacional de Navegación Marítima).

25. Hungría y el Reino Unido señalaron que no podía hacerse una elección definitiva entre las distintas variantes hasta que se decidieran los montos precisos de los límites monetarios de responsabilidad en cada una de ellas. Finlandia consideraba adecuados los límites previstos en el Protocolo de Bruselas de 1968. La República Federal de Alemania indicó que sería aceptable una cifra de 30 francos Poincaré u otra algo más elevada, pero el importe final debía ser decidido por la conferencia diplomática que examinaría el proyecto de convenio. Noruega sugirió también que se dejara a la conferencia diplomática que determinase la cifra definitiva.

B. *Determinación de los límites de responsabilidad cuando las mercaderías se transportan en contenedores*

26. Checoslovaquia propuso que se fijaran los límites de la responsabilidad del porteador cuando las mercaderías se transportaban en contenedores, paletas o dispositivos análogos de transporte.

27. Hungría señaló que si, en los casos en que las mercancías se transportaban en contenedores, los límites de la responsabilidad se determinaban según el criterio del « bulto u otra unidad de carga », sería necesario asegurarse de que se indicara el número de unidades de carga transportadas en un contenedor, pues era posible que éste contuviera muchas unidades. Sin embargo, el problema no se plantearía si se adoptara limitación basada en el criterio del peso.

28. El Níger señaló que prefería las variantes en las que se hacía frente a los problemas que se planteaban cuando se transportaban mercaderías en contenedores, pues este tipo de transporte era de particular importancia para los países sin litoral.

29. El CMI indicó que algunas de las dificultades con que se había tropezado al aplicar el criterio del bulto o unidad para limitar la responsabilidad del portador cuando las mercancías se transportaban en contenedores podían obviarse si se consideraba que las unidades pertinentes eran los bultos transportados dentro del contenedor y no éste, siempre y cuando dichos bultos se enumeraran en el conocimiento.

C. *Declaración por el cargador de la naturaleza y el valor de las mercancías*

30. Hungría, Filipinas y la URSS propusieron que las normas contenidas en el artículo 6, en cuanto a los límites de la responsabilidad, incluyeran una disposición análoga a la que figuraba en el párrafo 5 del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924 o el artículo 2 *a* del Protocolo de Bruselas de 1968, según los cuales un cargador podía excluir la aplicación de los límites de responsabilidad fijados si declaraba al porteador la naturaleza y el valor de las mercaderías.

D. *Casos en que no se eligió ninguna variante*

31. Bélgica, Checoslovaquia y Nigeria aplazaron su elección entre las distintas variantes hasta una etapa posterior del examen del proyecto de convenio. Filipinas señaló que, con arreglo a su derecho, todas estas variantes eran nulas por ser contrarias al orden público, pues limitaban la responsabilidad del porteador a una suma fija de manera incondicional y sin el consentimiento del cargador ni del consignatario. Sin embargo, indicó que en el derecho filipino sería válida una nueva formulación que limitara la responsabilidad del porteador a un monto determinado excepto cuando el cargador hubiese declarado que las mercaderías tenían un valor más alto y hubiese pagado un flete más elevado. Por ello, propuso la siguiente fórmula :

> « La responsabilidad del porteador con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5 estará limitada a una suma equivalente a (. . .) francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías que hayan sido perdidas o dañadas o, en caso de demora, a una suma que no exceda [del doble] del flete pagadero o pagado, a menos que el cargador declare un valor superior y pague una tarifa de flete más alta conforme al valor declarado. »

Como otra posibilidad, Filipinas propuso la adopción del párrafo 5 del artículo 4 del Convenio de Bruselas de 1924.

32. El Canadá expresó la opinión de que ninguna de las cinco variantes del proyecto era satisfactoria porque :

a) No preveía una solución satisfactoria de las incertidumbres derivadas del uso del oro como unidad de medida monetaria;

b) No resolvía las incertidumbres creadas por diversos fallos judiciales en cuanto al significado de la expresión « bulto » o la responsabilidad relativa a una « unidad de peso »; y

c) No permitía que el porteador conociera plenamente el alcance de su responsabilidad en el momento de celebrar un contrato de transporte.

El Canadá señaló que había considerado la posibilidad de utilizar, como límite de la responsabilidad, el valor asegurado de la carga o su valor declarado obligatoriamente, pero había llegado a la conclusión de que ello podría exigir que el cargador revelara al porteador información que considerara confidencial. El Canadá sugirió que, con respecto a mercaderías de valor no declarado, se examinara más a fondo una fórmula que vinculara los límites de la responsabilidad con las sumas pagadas por concepto de flete.

33. Bélgica indicó que los círculos marítimos belgas no se oponían a una fórmula de limitación más sencilla que el criterio doble de unidad y peso adoptado en el Protocolo de Bruselas de 1968, siempre que con ella no se aumentaran considerablemente los límites de responsabilidad.

34. Los Países Bajos propusieron que se agregara al artículo 5 o al artículo 6 una disposición sobre el cálculo del valor de las mercancías análoga a la contenida en el artículo 2 *b* del Protocolo de Bruselas de 1968.

35. El Reino Unido propuso que, ya fuera en el artículo 6 o en el 24, se previera que, cuando la parte interesada en la carga hubiera pagado salvamento e intentara recuperar lo desembolsado del porteador basándose en la culpa de éste, la indemnización no estuviera sujeta a los límites de responsabilidad establecidos en el artículo [36].

36. El CMI señaló que la disposición que fijara los límites de la responsabilidad debería cumplir las siguientes condiciones :

a) La fijación de los límites debería ser más clara que la actualmente contenida en el Convenio de Bruselas de 1924 y debería establecer los límites de responsabilidad en una forma que evitara las controversias y los pleitos;

b) El criterio del « bulto » o « unidad » debería complementarse con el criterio del peso en el método que se adoptara para fijar los límites de la responsabilidad, a fin de mejorar la posición de los demandantes con respecto a las unidades más pesadas;

c) La responsabilidad por pérdidas derivadas de una demora en la entrega debería estar limitada siempre a las pérdidas directas y razonables que, en el momento de celebrarse el contrato de transporte, pudieran haber sido razonablemente previstas por el porteador como una consecuencia probable de tal demora y debería, en todo caso, limitarse a una suma no superior al flete;

d) La responsabilidad total del transportista por pérdidas, daños o demoras no debería ser superior al límite que se aplicara para la pérdida física total de las mercaderías respecto de las cuales se debiera responder (como, por ejemplo, en la variante D, párrafo 1 *c* y en la variante E, párrafo 1 *c*).

37. La Unión Internacional de Seguros de Transportes indicó lo siguiente :

a) Si se preveía responsabilidad por una demora en la entrega, debería limitarse al importe del flete en todos los casos en que la carga no fuera objeto de daño o pérdida material. Sin embargo, era necesario aclarar si por « flete » se entendía el correspondiente a toda la carga, a todas las mercaderías cubiertas por el conocimiento o la carga objeto de la demora. La Unión Internacional de Seguros de Transportes señaló que la interpretación según la cual la palabra « flete » debía en este caso considerarse referida solamente al flete de la carga objeto de la demora parecía ajustarse mejor a una posible limitación por kilo de peso bruto de las mercaderías perdidas o dañadas;

b) Al considerar los límites de la responsabilidad, debería examinarse el límite global de responsabilidad del transportista previsto en la Convención Internacional sobre la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques de mar, hecha en Bruselas el 10 de octubre de 1957.

Artículo 7. Acciones basadas en responsabilidad extracontractual

El artículo en su totalidad

1. El CMI y la Organización Internacional del Trabajo apoyaron en especial las disposiciones del párrafo 2, en virtud de las cuales los empleados o agentes, en las acciones interpuestas contra ellos, pueden invocar las mismas exoneraciones y limitaciones de responsabilidad que el porteador, si demuestran que actuaron en el ejercicio de sus funciones.

2. El Reino Unido sugirió que se considerara la adición de una referencia al « porteador efectivo » cuando el término « porteador » apareciera en el artículo.

Párrafo 1 del artículo 7

3. El Canadá y la ICS señalaron que la frase « se funde la acción en la responsabilidad contractual o en la responsabilidad extracontractual » no abarcaba a todas las clases de acción. Para que este párrafo se aplicara a todas las clases posibles de acción, el Canadá sugirió reemplazar la frase « o en la responsabilidad extracontractual » por « o de otra manera », mientras que la ICS propuso, por idénticas razones, añadir las palabras « o de otra manera » al final del texto actual.

Sugerencias sobre el texto

4. Francia y la OCTI hicieron algunas sugerencias que se referían únicamente al texto francés del párrafo 1 del artículo 7.

Párrafo 2 del artículo 7

5. El Canadá señaló que en este párrafo se identificaba a la persona con derecho a invocar las mismas exoneraciones y limitaciones de responsabilidad que el porteador como « un empleado o agente del porteador ». El Canadá hizo observar que, por otra parte, a efectos de determinar « el período durante el cual las mercancías están bajo custodia del porteador », el párrafo 3 del artículo 4 se refería a « los empleados, los agentes u otras personas que actúen siguiendo instrucciones del porteador ». El Canadá propuso que se utilizara el mismo texto en ambos artículos para referirse a los « empleados o agentes » [37].

Párrafo 3 del artículo 7

6. El Canadá indicó que este párrafo era aceptable.

Artículo 8. Pérdida del derecho a la limitación de responsabilidad

Circunstancias adicionales en que se pierde el derecho a la limitación de responsabilidad

1. Francia, la República Democrática Alemana y Hungría propusieron que se modificara este artículo a fin de disponer que, además del caso en que el porteador perdía el derecho a la limitación de responsabilidad en virtud de la primera frase del artículo, también se perdiera cuando los daños fueran producidos :

a) Por un acto de un empleado o agente del porteador realizado con la intención de causar dicho daño, o imprudentemente y con conocimiento de que probablemente ocurrirían tales daños (República Democrática Alemana y Hungría);

[36] Esta propuesta ha quedado reflejada en el nuevo texto del artículo 24 propuesto por el Reino Unido, que se incluye en el párrafo 3 del examen de ese artículo.

[37] Cabe señalar que el Canadá propuso un nuevo texto para el párrafo 3 del artículo 4, que en la parte pertinente decía : « el empleado o agente del porteador ». Véase el examen sobre el párrafo 3 del artículo 4 en el párrafo 12 *supra*.

b) Por el acto de un empleado o agente del porteador en el desempeño de sus funciones realizado con la intención de causar el daño, o imprudentemente y con conocimiento de que probablemente ocurrirían tales daños (Francia).

Francia y Hungría señalaron que, dado que en la mayoría de los casos un porteador actuaba por conducto de sus empleados o agentes, serían muy raros los actos de la índole que hacían perder el derecho de limitación de responsabilidad en virtud de ese artículo cometidos por el porteador mismo. Así pues, la pérdida del derecho del porteador a limitar su responsabilidad sería bastante rara en la práctica en virtud del artículo en su versión actual y el cargador no estaría suficientemente protegido. Francia también señaló que la modificación que proponía en relación con la pérdida del derecho del porteador a la limitación de responsabilidad estaría de acuerdo con las normas contenidas en el Convenio de Varsovia de 1929 en su forma modificada por el Protocolo de La Haya de 1955.

2. Austria hizo observar que el ámbito muy limitado de las circunstancias en virtud de las que se perdía el derecho a la limitación de responsabilidad producía una situación injusta para la persona con derecho a las mercancías. Austria propuso que :

a) El porteador perdiera el derecho a limitar su responsabilidad cuando los daños se debieran a un acto de negligencia grave cometido por él mismo o por sus empleados o agentes; y que

b) Los empleados o agentes del porteador perdieron el derecho a limitar su propia responsabilidad cuando los daños fueren causados por un acto de negligencia grave cometido por ellos.

Restricción de las circunstancias en que se pierde el derecho a la limitación de responsabilidad

3. La República Socialista Soviética de Bielorrusia, la República Socialista Soviética de Ucrania y la URSS propusieron que las palabras « o imprudentemente y con conocimiento de que probablemente ocurrirían tales daños » se suprimieran en :

a) La primera frase del artículo (República Socialista Soviética de Bielorrusia);

b) En las frases primera y segunda del artículo (República Socialista Soviética de Ucrania y URSS).

Se adujeron las siguientes razones para justificar esta propuesta :

i) « Imprudencia » tenía básicamente el mismo significado que « negligencia ». Como la responsabilidad del porteador en virtud del artículo 5 se basaba en la negligencia, el resultado en la práctica podría ser que el porteador perdiera el derecho a limitar su responsabilidad en cada caso que se demostrara que hubo negligencia (República Socialista Soviética de Ucrania y URSS);

ii) La retención de la frase «y con conocimiento de que probablemente ocurrirían tales daños» resultaría en la práctica en la pérdida, en muchos casos, del derecho del porteador a limitar su responsabilidad, ya que sería muy difícil para el porteador demostrar que no tenía conocimiento de la probabilidad del daño (República Socialista Soviética de Bielorrusia y URSS). La frase crearía también varios problemas de interpretación (República Socialista Soviética de Ucrania).

Otros comentarios

4. El Canadá, el Reino Unido y la OCTI indicaron que este artículo establecía que el porteador y sus empleados o agentes perdían el derecho a limitar su responsabilidad cuando los « daños » fueran consecuencia de un acto u omisión del género especificado en el artículo cometidos por ellos. Como en virtud del párrafo 1 del artículo 5, el porteador no sólo era responsable del « daño » de las mercancías, sino también « de los perjuicios que resulten de la pérdida o el daño de las mercancías o de la demora en la entrega », se propuso armonizar ambos artículos sustituyendo la palabra « *damage* » cuando ésta aparecía en el texto inglés del artículo 8 por la expresión « *loss, damage and delay* » (Reino Unido) o « *loss, damage or expense* » (OCTI). La OCTI también sugirió que la palabra « *dommage* » en el texto francés del artículo 8 se sustituyera por « *préjudice* ».

5. El Canadá propuso que se volviera a redactar el artículo suprimiendo su segunda frase y modificando la primera frase a fin de disponer que tanto el porteador como sus empleados o agentes perdieran el derecho a limitar su responsabilidad si se demostraba que los daños fueron causados por un acto u omisión de la índole indicada en la primera frase cometidos por ellos.

6. La ICS y la IUMI aceptaron la formulación de este artículo relativa a las circunstancias en que los porteadores y sus empleados y agentes perdían el derecho a limitar su responsabilidad, es decir, cuando causaban el daño por un acto u omisión intencional o imprudente.

Artículo 9. Carga sobre cubierta

Párrafo 1 del artículo 9

1. Los comentarios sobre este párrafo se refirieron principalmente a la definición dada en el mismo de las circunstancias en las que el porteador estaba autorizado a transportar las mercancías sobre cubierta, y a la responsabilidad del porteador que transportara mercancías sobre cubierta con arreglo a dicha autorización.

2. El Canadá señaló que cabría esperar de los porteadores que establecieran tarifas de fletes más bajas u ofrecieran descuentos para la carga autorizada sobre cubierta y advirtió que los porteadores podrían dar trato preferencial a los cargadores grandes, por ejemplo al asignar espacio bajo cubierta.

Autorización al porteador para transportar las mercancías sobre cubierta

3. La ICS y la IUMI expresaron apoyo de las tres posibles fuentes de autorización al porteador para transportar mercancía sobre cubierta mencionadas en el párrafo. La IUMI opinó que el párrafo 1 bastaba para dar cabida a la práctica existente en materia de seguros según la cual no se hacía distinción entre los contenedores

transportados sobre cubierta o bajo cubierta. La ICS propuso que para mayor claridad se agregara la frase siguiente al final del texto actual del párrafo : « Se entenderá que el transporte marítimo en contenedores constituye un acuerdo de carga sobre cubierta ». La INSA señaló que era preciso aclarar si las tres fuentes de autorización al porteador mencionadas en este párrafo eran opciones independientes, de forma que cualquiera de ellas constituiría autorización suficiente para el porteador.

4. La República Democrática Alemana propuso que se cambiara este párrafo de forma que el transporte de mercancía sobre cubierta requiriera un acuerdo expreso del cargador y el porteador en este sentido en todos los casos, excepto cuando las marcancías fuesen transportadas en contenedores.

5. Hungría propuso que el significado del término « usos » se definiera más precisamente en este párrafo y señaló que en el contexto del transporte sobre cubierta a menudo se utilizaba el término « costumbre obligatoria ». La RSS de Bielorrusia, la RSS de Ucrania y la URSS propusieron que para aclarar cuáles eran « las normas o disposiciones legales » mencionadas en el párrafo 1, se agregara una expresión como « del país del puerto de carga » al final del párrafo.

Responsabilidad del porteador por el transporte autorizado sobre cubierta

6. El Canadá, Checoslovaquia, Hungría, el Japón y los Países Bajos propusieron que el artículo 9 se refiriera a la posible responsabilidad de los porteadores por pérdida, daños o demora en la entrega de las mercancías que hubieran transportado sobre cubierta con arreglo a las disposiciones del párrafo 1 del artículo 9. Señalaron que conforme a la presente redacción del artículo 9, la responsabilidad del porteador por el transporte autorizado sobre cubierta no era clara, particularmente teniendo en cuenta el párrafo 3 del artículo 9, que específicamente trataba de la responsabilidad del porteador por el transporte no autorizado sobre cubierta.

7. Checoslovaquia, Hungría y los Países Bajos propusieron que las normas generales de los artículos 5, 6 y 8 sobre la responsabilidad de los porteadores se aplicara también al transporte autorizado de mercancías sobre cubierta. Checoslovaquia señaló además que si se deseaba modificar la responsabilidad del porteador en el caso del transporte autorizado sobre cubierta, tal modificación debería establecerse claramente en el artículo 9.

8. El Japón propuso que se agregara una disposición al párrafo 19 del artículo 9, en la que se estableciera que en caso de transporte autorizado sobre cubierta el porteador estaba exento de responsabilidad por pérdida, daños o demora en la entrega que provinieran de los riesgos especiales inherentes al transporte sobre cubierta, si demostraba que la pérdida, los daños o la demora en la entrega podían atribuirse a esos riesgos especiales.

Sugerencias de redacción

9. El Canadá hizo una sugerencia en materia de redacción relativa al texto del párrafo 1 del artículo 9, y la OCTI otra relativa solamente al texto francés.

Párrafo 2 del artículo 9

10. La RSS de Bielorrusia y la URSS propusieron que en todos los casos en que se transportaran mercancías sobre cubierta mediante una autorización hecha con arreglo al párrafo 1 del artículo 9, el conocimiento de embarque debería indicar que las mercancías se transportaban sobre cubierta, dado que este hecho era de gran interés para cargadores y consignatarios. Señalaron que este requisito podía agregarse bien al artículo 9 o al artículo 15.

11. El Canadá expresó incertidumbre acerca del significado de la palabra « declaración » en el párrafo 2 del artículo 9, relativa a un acuerdo del cargador y el porteador de transportar las mercancías, pero suponía que no incluía las cláusulas impresas. El Canadá propuso que se suprimiera en ese párrafo la referencia a « otro documento que acredite el contrato de transporte », ya que dudaba de la aplicabilidad frente a terceros de una declaración en ese documento.

Párrafo 3 del artículo 9

12. El Canadá, Hungría, los Países Bajos, la RSS de Bielorrusia, la URSS y la IUMI señalaron que la redacción de este párrafo no era clara y, por consiguiente, debería modificarse.

13. A juicio de la RSS de Bielorrusia y de la URSS, esta modificación debería hacer que los artículos 6 y 8 sobre la limitación de la responsabilidad del porteador fuesen aplicables también a la responsabilidad del porteador por la pérdida, el daño o la demora en la entrega atribuibles exclusivamente al transporte no autorizado de mercancías sobre cubierta. Por otra parte, los Países Bajos propusieron que, además de las disposiciones generales sobre la limitación de la responsabilidad del porteador previstas en los artículos 6 y 8, este párrafo imponía una responsabilidad separada a los porteadores por la pérdida, el daño o la demora en la entrega resultantes de los riesgos especiales del transporte sobre cubierta en los casos en que el porteador careciese de autorización para transportar las mercancías sobre cubierta.

14. Hungría expresó su oposición a una interpretación o formulación del párrafo 3 del artículo 9 que eximiera al porteador de responsabilidad debida exclusivamente a los riesgos especiales de transportar la carga sobre cubierta. La IUMI declaró que las consecuencias jurídicas de que un porteador expidiera un conocimiento de embarque bajo cubierta y luego transportara las mercancías sobre cubierta serían inciertas, particularmente teniendo en cuenta el *common law* en materia de cambio de ruta.

Párrafo 4 del artículo 9

15. El Canadá, los Países Bajos y la ICS propusieron que se suprimiera este párrafo.

16. A juicio del Canadá y de los Países Bajos, el principio general del artículo 8 sobre la pérdida del derecho del porteador a limitar su responsabilidad bastaba para prever el caso en que las mercancías fuesen transportadas sobre cubierta, pese a existir un acuerdo expreso del cargador y el porteador de efectuar el transporte bajo cubierta.

17. La ICS señaló que no se justificaba la presunción de este párrafo según la cual « el transportar mercancías sobre cubierta contraviniendo el acuerdo expreso de transportarlas bajo cubierta » suponía siempre la intención o el grado de imprudencia requeridos en el artículo 8.

Artículo 10. Responsabilidad del porteador contratante y del porteador efectivo

El artículo en su conjunto

1. Hungría y la República Democrática Alemana aprobaron las disposiciones del artículo 10. Si bien aprobaba en particular las disposiciones relativas a la responsabilidad solidaria del porteador contratante y del porteador efectivo contenidas en este artículo, la República Democrática Alemana propuso que se aclararan más esas disposiciones.

2. Francia propuso que la expresión « porteador contratante », contenida en el título y en el texto del artículo, se sustituyera por el término « porteador », a fin de que el artículo se ajustara a la definición de « porteador » propuesta por Francia para el párrafo 1 del artículo 1 [38].

3. El Canadá hizo las observaciones siguientes :

a) Que las premisas formuladas para evaluar el proyecto de convenio le inducían a opinar que un convenio internacional sobre el transporte marítimo de mercancías no debería contener ninguna referencia a terceros en los que el porteador, con arreglo al derecho nacional de contratos, pudiera delegar algunas de sus obligaciones previstas en el contrato de transporte. En consecuencia, el Canadá propuso que se suprimiera el artículo;

b) Que incluso si se suprimía la referencia a la delegación del cumplimiento del transporte en el porteador efectivo, debería incluirse una disposición que hiciese personalmente responsable al porteador, aunque éste no hubiera efectuado personalmente todo el transporte o parte del mismo;

c) Que si, no obstante, se mantenía en el proyecto de convenio la referencia al porteador contratante o al porteador efectivo, las disposiciones de este artículo producirían los beneficios siguientes :

i) Se simplificaría el recurso del cargador contra el porteador, ya que, según ese artículo, una parte (el porteador contratante) respondía de la totalidad del transporte;

ii) Como consecuencia de i) *supra*, el porteador contratante probablemente llegaría a un rápido arreglo con el reclamante;

iii) La indemnización que un porteador contratante, contra el que se hubiera presentado una reclamación, pudiera reclamar de un porteador efectivo probablemente se determinaría con más facilidad debido a la relación contractual directa entre ellos.

Párrafo 1 del artículo 10

4. Checoslovaquia y Hungría declararon que era preciso volver a considerar la relación existente entre este párrafo y el párrafo 2 del artículo 11. Hungría declaró que los dos párrafos parecían estar en contradicción, y, por consiguiente, propuso que se suprimiera el párrafo 2 del artículo 11.

5. Los Países Bajos propusieron que se modificara el texto de la primera frase de este párrafo con objeto de ajustarlo a la definición de « porteador efectivo » como « naviero que transporta las mercancías » propuesta por los Países Bajos en relación con el párrafo 2 del artículo 1 [39]. La frase modificada diría lo siguiente :

« Cuando el porteador contratante no sea el porteador efectivo, el porteador contratante seguirá respondiendo no obstante por la totalidad del transporte, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio. »

Párrafo 2 del artículo 10

6. Los Países Bajos sugirieron que, por las razones indicadas en el párrafo 5 *supra* en apoyo de su propuesta de modificar el texto del párrafo 1 de este artículo, se modificara el texto del párrafo 2 sustituyendo las palabras « del transporte realizado por él » por las palabras « el transporte realizado por su buque ».

Párrafo 3 del artículo 10

Asunción voluntaria de obligaciones no impuestas por el Convenio

7. Checoslovaquia y Francia señalaron que, cuando un porteador, en virtud de acuerdo especial con el cargador, hubiera asumido obligaciones no impuestas por el Convenio, éstas serían vinculatorias incluso si las mercancías fuesen transportadas por el porteador efectivo. Checoslovaquia propuso que el artículo exigiera al porteador que se asegurase de que el porteador efectivo había asumido también esas obligaciones adicionales. Francia propuso que el incumplimiento de tales obligaciones por el porteador efectivo llevara consigo la pérdida del derecho del porteador a limitar su responsabilidad y que, por consiguiente, se agregaran las siguientes palabras al final del párrafo 3 :

« 3. ... no obstante, seguirán afectando al porteador las obligaciones o la renuncia de derechos resultantes de tal acuerdo especial, cuyo incumplimiento se considerará como una acción y omisión del porteador en virtud del artículo 8. »

8. La IUMI señaló que el párrafo 3 preveía expresamente el caso en que el porteador contratante asumiera, mediante acuerdo especial con el cargador, obligaciones no impuestas por el Convenio. La IUMI propuso que el Convenio no tratara esta cuestión, que debería dejarse que se resolviera por contrato.

Párrafo 4 del artículo 10

9. Checoslovaquia propuso que se tomara en consideración la posibilidad de hacer extensiva la responsabilidad solidaria y mancomunada del porteador contratante

[38] Para la definición de « porteador » propuesta por Francia, véase el párrafo 6 del examen relativo al párrafo 1 del artículo 1 *supra*.

[39] Para la definición de « porteador efectivo » como el « naviero que transporta las mercancías » propuesta por los Países Bajos, véase el párrafo 13 del examen relativo al párrafo 2 del artículo 1 *supra*.

y el porteador efectivo a los casos en que no fuera posible determinar si la pérdida, el daño o la demora se produjeron durante el transporte realizado por el porteador contratante o el porteador efectivo.

Artículo 11. Transporte directo

El artículo en su conjunto

1. En varias respuestas se expresaron reservas respecto del párrafo 2 de este artículo, que permitía al porteador contratante exonerarse de la responsabilidad « por pérdida, daño o demora en la entrega causados por hechos ocurridos mientras las mercancías estén a cargo del porteador efectivo » (Checoslovaquia, los Estados Unidos, Francia, Hungría y la República Democrática Alemana). Se señaló que el párrafo 2 del artículo 11 tal vez no estuviera en consonancia con el párrafo 1 del artículo 10, según el cual el porteador contratante seguía respondiendo de la totalidad del transporte.

2. El Canadá propuso que se suprimiera el artículo 11, porque estaba en contradicción con las disposiciones del artículo 10 y por los problemas prácticos inherentes a obtener jurisdicción sobre el porteador efectivo y a ejecutar los fallos contra ellos. El Canadá señaló que el problema que el artículo 11 trataba de resolver podía en cualquier caso solucionarse mediante contratos de transporte consecutivos que abarcaran las diferentes etapas previstas del transporte marítimo.

3. Los Países Bajos propusieron introducir la expresión « porteador sucesivo » para identificar a la persona a la que podía confiarse el cumplimiento de una parte del transporte, de conformidad con las disposiciones del párrafo 1 del artículo 11. Propusieron también el nuevo texto siguiente para el artículo 11, para distinguir al « porteador sucesivo » del « porteador efectivo » ya mencionado en el artículo 10 :

« 1. Cuando el contrato de transporte estipule que el porteador contratante realizará únicamente una parte del viaje a que se refiere el contrato, y que el resto será realizado por una persona distinta del porteador contratante (el porteador sucesivo), la responsabilidad del porteador contratante y del porteador sucesivo se determinará de conformidad con las disposiciones del artículo 10.

» 2. No obstante, el porteador contratante podrá exonerarse de la responsabilidad por pérdida, daño o demora en la entrega causados por hechos ocurridos mientras las mercancías estén a cargo del porteador sucesivo, pero corresponderá al porteador contratante probar que tal pérdida, daño o demora en la entrega se produjeron en esa oportunidad.

» 3. Las disposiciones del artículo 10 relativas a la responsabilidad del porteador efectivo se aplicarán correspondientemente a las partes del viaje mencionadas en el párrafo 1 de este artículo ».

4. Francia propuso que cuando apareciera en este artículo la expresión « porteador contratante » se sustituyera por « porteador », a fin de que el artículo se ajustara a la definición de « porteador » propuesta por Francia en el párrafo 1 del artículo 1 [40].

[40] Para la definición de « porteador » propuesta por Francia, véase el párrafo 6 del examen relativo al párrafo 1 del artículo 1.

Párrafo 1 del artículo 11

5. La RSS de Bielorrusia y la URSS propusieron que se aclarara el alcance de este párrafo indicando que sólo era aplicable a los casos en que el contrato de transporte contuviera una estipulación expresa según la cual el porteador contratante estaría obligado a realizar únicamente una parte del transporte concretamente especificada y que las demás partes serían realizadas por uno o más porteadores efectivos. En consecuencia, la URSS propuso que el párrafo 1 del artículo 11 comenzara como sigue : « Cuando el contrato de transporte contenga una cláusula especial que disponga que el porteador contratante realizará únicamente una parte concretamente especificada del transporte previsto en el contrato, ... ».

Párrafo 2 del artículo 11

6. Los Estados Unidos, Francia, Hungría y la República Democrática Alemana propusieron la supresión de este párrafo, y Checoslovaquia sugirió que fuera examinado de nuevo, basándose en que el párrafo 2 del artículo 11 estaba en contradicción con la disposición del párrafo 1 del artículo 10, según la cual el porteador contratante respondía de la totalidad del transporte, incluso si todo el transporte o parte del mismo había sido confiado por él a uno o más porteadores efectivos [41]. Francia señalo que el permitir al porteador contratante que eludiera su responsabilidad de todo el transporte, estipulando simplemente en el contrato correspondiente que en realidad sólo realizaría parte del transporte, restaría todo valor al artículo 10.

7. Como variante menos conveniente que la supresión del párrafo 2 del artículo 11, los Estados Unidos propusieron que se enmendara este párrafo de forma que el porteador contratante sólo pudiera eludir su responsabilidad por la totalidad del transporte si el porteador efectivo que hubiera de realizar parte del transporte era designado en el contrato.

PARTE III.—RESPONSABILIDAD DEL CARGADOR

Artículo 12. Norma general

1. El Japón propuso que este primer artículo dispusiera que el cargador estaba obligado a indemnizar al porteador por toda pérdida, daño o gasto causado al porteador por la falta de recepción de la carga por el consignatario dentro de un plazo razonable.

2. El Canadá observó que si el Convenio imponía al cargador la obligación prevista en la sexta premisa formulada por ese país para evaluar el proyecto de Convenio [42], se oponía a la adición a este artículo de disposiciones detalladas acerca de la responsabilidad del cargador.

[41] Cabe señalar que el Canadá propuso la supresión de todo el artículo 11. (Véase el examen de la cuestión en el párrafo 2 *supra*.)

[42] Esta premisa dice : « El cargador está obligado a notificar al porteador de la naturaleza real de las mercancías por transportar o si existe algún vicio especial inherente a ellas o alguna característica especial que deba tenerse en cuenta al cargarlas, manejarlas, almacenarlas, custodiarlas y descargarlas ». El Canadá señaló que posiblemente el artículo 17, párrafo 1, recogía esta premisa.

3. La Asociación Internacional de Armadores señaló que la redacción de la norma relativa a la responsabilidad del cargador contenida en este artículo era distinta de la empleada en la norma relativa a la responsabilidad del porteador, contenida en el artículo 5, párrafo 1, en los dos aspectos siguientes :

a) El artículo 12 establecía en forma negativa que el cargador no respondería por pérdidas o daños sufridos por el porteador, el porteador efectivo o el buque salvo cuando se hubiera probado la « falta o negligencia » del cargador, sus empleados o agentes. Sin embargo, el artículo 5, párrafo 1, expresaba en forma positiva que el porteador era responsable de las pérdidas o daños sufridos por las mercancías, a menos que probara que no hubo negligencia de su parte. En consecuencia, la Asociación Internacional de Armadores propuso que la norma sobre la responsabilidad del cargador contenida en este artículo se formulara en la misma forma que la relativa a la responsabilidad del porteador contenida en el artículo 5, párrafo 1;

b) Según el artículo 12, el cargador podía librarse de responsabilidad si demostraba que no había habido « falta o negligencia » de su parte ni de parte de sus empleados o agentes. En especial, al demostrar la inexistencia de « falta o negligencia », el cargador no estaba obligado a identificar el evento particular que había causado la pérdida o daño al porteador. En cambio, según el artículo 5, párrafo 1, el porteador sólo podía librarse de responsabilidad si probaba que no había incurrido en negligencia en cuanto a tomar las medidas necesarias para evitar el evento particular que había causado la pérdida, daño o gasto y para prevenir las consecuencias de dicho evento; en otras palabras, tenía que identificar el hecho particular que había causado la pérdida o daño. Por estas razones, la Asociación Internacional de Armadores propuso que se redactara nuevamente el artículo 5, párrafo 1, a fin de adecuarlo al artículo 12 [43].

4. El Canadá propuso que se modificara este artículo como sigue :

« Ni el cargador ni sus empleados o agentes serán responsables por la pérdida o el daño de las mercancías o por los gastos dimanados de esa pérdida o daño, a menos que tales hechos hayan sido ocasionados por falta o negligencia del cargador, sus empleados o agentes. »

Artículo 13. Normas especiales sobre mercancías peligrosas

El artículo en su totalidad

Definición de la expresión « mercancías peligrosas »

1. El Canadá y los Estados Unidos expresaron la opinión de que el Convenio debería contener una definición de la expresión « mercancías peligrosas ». El Canadá propuso que esa expresión se definiera en relación con la Convención de Londres para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1960.

2. Los Estados Unidos propusieron la siguiente definición :

« Por "mercancías peligrosas" se entenderán las mercancías explosivas, inflamables u otras, de cualquier forma o en cualquier cantidad, que se consideren peligrosas para la vida, la salud o la propiedad en virtud de acuerdos internacionales, leyes o disposiciones del pabellón del buque o leyes o reglamentos del país del puerto de carga o de descarga. »

3. La Cámara Internacional de Navegación Marítima propuso que, a fin de proteger a los porteadores en los casos en que se embarcaban sustancias riesgosas o contaminantes sin que el cargador revelara su verdadera naturaleza, dichas sustancias fueran tratadas como mercancías peligrosas a los fines del artículo 13 [44].

Adiciones propuestas al artículo 13

4. Los Países Bajos propusieron que este artículo incluyera disposiciones relativas al alcance y los límites de la responsabilidad de los porteadores efectivos (y los porteadores sucesivos [45]) en los casos en que el porteador contratante no revelara a estos otros porteadores la información que tuviera acerca de la peligrosidad de las mercancías o las precauciones que hubieran de tomarse.

5. La Asociación Internacional de Armadores propuso que se introdujeran disposiciones que definieran el derecho del porteador al pago del flete cuando hubiera dispuesto de las mercancías peligrosas antes de su llegada al puerto de destino, de conformidad con las disposiciones del artículo 13. La Asociación se pronunció por un sistema en virtud del cual el porteador, en los casos en que tuviera conocimiento del peligro en el momento de celebrar el contrato de transporte, sólo tendría derecho a la parte del flete que correspondiera a la distancia efectivamente recorrida por las mercancías antes de que se hubiese dispuesto de ellas; en los casos en que el porteador no tuviera ese conocimiento en el momento de contratar, tendría derecho a cobrar el flete en su totalidad. La Asociación señaló que esa distinción respecto del derecho del porteador a cobrar el flete se justificaba porque éste sólo podía asumir con conocimiento el riesgo derivado del transporte de las mercancías peligrosas y tomarlo en consideración al determinar el flete si sabía que las mercancías eran peligrosas.

6. El Reino Unido sugirió que se considerara la conveniencia de que el artículo hiciera referencia no sólo al « porteador », sino también al « porteador efectivo ».

Párrafo 1 del artículo 13

Exigencia de que el cargador marque siempre las mercancías peligrosas como tales

7. Finlandia, el Reino Unido y la Cámara Internacional de Navegación Marítima propusieron que se

[43] El nuevo proyecto de artículo 5, párrafo 1, propuesto por la Asociación Internacional de Armadores aparece en el párrafo 27 del comentario de ese artículo.

[44] Para una nueva redacción del artículo 13, párrafo 1, preparada por la Cámara Internacional de Navegación Marítima, de acuerdo con esta propuesta, véase el párrafo 12 del examen del artículo 13, párrafo 1.

[45] Para la propuesta de los Países Bajos de introducir el concepto de « porteador sucesivo », véase el párrafo 3 del examen del artículo 11 en su totalidad.

modificara este párrafo a fin de imponer al cargador una obligación absoluta e incondicional de marcar las mercancías peligrosas como tales. Se sugirió que este objetivo podría lograrse suprimiendo las palabras « cuando sea posible » en la segunda oración del párrafo, que en todo caso eran difíciles de aplicar en la práctica.

8. Finlandia observó que, según los reglamentos de la OCMI relativos al transporte de mercancías peligrosas [46], los cargadores tenían siempre la obligación de colocar etiquetas en las mercancías peligrosas a fin de indicar su carácter peligroso. El Reino Unido observó que debía dejarse que el derecho nacional aplicable resolviera los problemas planteados en los casos en que el cargador no marcaba las mercancías peligrosas como tales con el argumento de que en las circunstancias del caso no era físicamente posible o factible marcarlas.

9. El Canadá propuso que se suprimiera la segunda oración de este párrafo, relativa a la obligación del cargador de marcar las mercaderías peligrosas como tales, pues a su juicio el párrafo debía centrarse en la obligación del cargador de informar al porteador de las características peculiares de las mercancías peligrosas que pudiesen tener importancia para determinar la forma correcta de transportarlas [47].

Exigencia de que el cargador informe siempre al porteador de las precauciones que deban tomarse

10. El Canadá y la Cámara Internacional de Navegación Marítima propusieron que el artículo 13, párrafo 1, exigiera que, en todos los casos, el cargador informara al porteador acerca de « las precauciones que deban adoptarse » cuando le entregara mercancías peligrosas. En consecuencia, propusieron que se suprimieran las palabras « en caso necesario » en la primera oración de este párrafo.

11. El Canadá destacó las incertidumbres a que daba lugar las palabras « en caso necesario » que aparecían en este párrafo; no estaba claro si la condición a que esas palabras sometían la obligación del cargador de informar al porteador acerca de las precauciones que debían adoptarse tenía que ver con el carácter del peligro, la experiencia del cargador, la experiencia del porteador o los usos del comercio. El Canadá propuso el siguiente texto para el artículo 13, párrafo 1 :

« Antes de que las mercancías queden bajo la custodia del porteador, el cargador informará al porteador sobre la naturaleza de las mercancías peligrosas por transportar y sobre cualquier característica especial de las mercancías peligrosas que deba tenerse en cuenta respecto de la manera en que se las habrá de cargar, manejar, almacenar, custodiar y descargar, de conformidad con el artículo 4. »

12. A fin de proteger a los porteadores contra los cargadores negligentes o deshonestos, la Cámara Internacional de Navegación Marítima propuso que el artículo 13, párrafo 1, se redactara en la siguiente forma :

« Cuando el cargador entregue al porteador mercancías peligrosas, que a los fines de este artículo comprenden sustancias riesgosas o contaminantes, informará a éste de la naturaleza de las mercancías e indicará el carácter del peligro y las precauciones que deban adoptarse. El cargador señalará o marcará en forma conveniente estas mercancías como peligrosas. »

13. La Asociación Internacional de Armadores propuso que el párrafo se redactara en la forma que se indica a continuación para aclarar que se aplicaba también a los empleados y agentes del cargador :

« Cuando el cargador, sus empleados o agentes entreguen mercancías peligrosas al porteador, informarán a éste de la naturaleza de las mercancías e indicarán, en caso necesario, el carácter del peligro y las precauciones que deban adoptarse. Cuando sea posible, el cargador, sus empleados o agentes señalarán o marcarán en forma conveniente estas mercancías como peligrosas. »

Sugerencia de redacción

14. La OCTI hizo una sugerencia relativa a la redacción que afectaba solamente al texto francés del párrafo.

Párrafo 2 del artículo 13

Imposición al cargador de la obligación de informar al porteador acerca de las precauciones que deben adoptarse

15. Con objeto de armonizar el texto de este párrafo con el del párrafo 1 del artículo 13, los Estados Unidos, Filipinas y los Países Bajos propusieron que, para exonerarse de la responsabilidad por los daños o gastos atribuibles al transporte de mercancías peligrosas, el cargador estuviese obligado a indicar al porteador las precauciones necesarias que debían adoptarse en relación con el transporte de dichas mercancías. Se recordará que, en virtud del párrafo 1 del artículo 13, « el cargador informará [al porteador] de la naturaleza de las mercancías e indicará, en caso necesario, el carácter del peligro y las precauciones que deban adoptarse ».

16. Filipinas propuso que se modificasen las dos frases del párrafo 2; los Estados Unidos y los Países Bajos propusieron un nuevo texto para la segunda frase únicamente. Las propuestas iban encaminadas a lograr el resultado indicado en el párrafo 15 precedente. El contenido de esas propuestas era el siguiente :

a) Filipinas; nuevo texto para el párrafo 2 del artículo 13 :

« El porteador podrá en todo momento descargar, destruir o transformar en inofensivas las mercancías peligrosas, según lo requieran las circunstancias sin pago de indemnización por su parte, cuando se haya hecho cargo de esas mercancías sin conocimiento de su naturaleza y carácter ni de las precauciones que deban adoptarse. Cuando las mercancías peligrosas se embarquen sin que el porteador tenga conocimiento de su naturaleza o carácter ni de las precauciones que deban adoptarse, el cargador será responsable de todos los daños y gastos directa o indirectamente derivados de dicho cargamento o resultantes del mismo. »

[46] Código Internacional Marítimo de Mercancías Peligrosas de la OCMI.

[47] Para una nueva redacción del artículo 13, párrafo 1, sugerida por el Canadá y que incorpora esta propuesta, véase el párrafo 11 *infra*.

b) Países Bajos; nuevo texto para el principio de la segunda frase del párrafo 2 del artículo 13 :

« Cuando las mercancías peligrosas se embarquen sin que el porteador tenga conocimiento de su naturaleza o carácter peligroso o de las precauciones que han de adoptarse, el cargador será responsable de . . . »

c) Estados Unidos; nuevo texto para el principio de la segunda frase del párrafo 2 del artículo 13 :

« Cuando las mercancías peligrosas se embarquen sin que el porteador tenga conocimiento de su naturaleza o carácter peligrosos o de las precauciones que deben adoptarse, el cargador será responsable . . . »

El cargador sólo podrá deshacerse de las mercancías peligrosas si éstas llegan a constituir un peligro para el buque o el resto de la carga

17. El Canadá y la INSA propusieron que el derecho que se confería al porteador en el párrafo 2 del artículo 13 a deshacerse de las mercancías peligrosas sin obligación de pagar indemnización se limitase a los casos en que tales mercancías llegasen a constituir de hecho un peligro para el buque, o a la restante carga o bienes. Los autores de estas propuestas señalaron que el párrafo 3 del artículo 13 ya contenía una restricción análoga con respecto a los casos en los que el porteador tuviese conocimiento de la naturaleza y carácter peligroso de las mercancías cuando accedió a transportarlas.

18. El Canadá propuso una nueva formulación del párrafo 2 del artículo 13, que permitiría al porteador deshacerse de las mercancías peligrosas cuando éstas pusieran en peligro vidas humanas o bienes, sin tener en cuenta el conocimiento de la naturaleza o carácter peligroso de estas mercancías por parte del porteador. Esta nueva formulación era del siguiente tenor :

« Según lo requieran las circunstancias, el porteador podrá descargar, destruir o transformar en inofensivas las mercancías peligrosas bajo su custodia que se hayan convertido en un peligro para la vida o los bienes, sea que el porteador tuviese conocimiento o no de la naturaleza o del carácter de dichas mercancías peligrosas » [48].

19. La INSA propuso que, además de limitar el derecho del porteador a deshacerse de las mercancías peligrosas sin incurrir en responsabilidad a los casos en que esas mercancías entrañasen un peligro para el buque o la carga, se modificara el párrafo 2 del artículo 13 mediante la supresión de las palabras « según lo requieran las circunstancias » en la primera frase. En opinión de la INSA, debía dejarse al porteador la libre elección del modo de proteger el buque y la carga restante cuando se deshiciese de las mercancías que llegasen a constituir un peligro grave para el buque o la carga. La INSA estaba en desacuerdo con cualquier norma que exigiese que la forma de deshacerse de las mercancías peligrosas se ajustase a las circunstancias reales y objetivas del caso, ya que el porteador, al actuar en una situación de urgencia, no siempre podía sopesar con detenimiento las medidas de protección que las circunstancias requerían.

Sugerencias sobre el texto

20. Los Estados Unidos hicieron una sugerencia sobre el texto de este párrafo.

Párrafo 3 del artículo 13

21. Paralelamente a su propuesta de modificar el párrafo 2 del artículo 13, Filipinas propuso la adición de las palabras « ni las precauciones que deban adoptarse » a la disposición contenida en el párrafo 3, en la que se describe el requisito del conocimiento necesario por parte del porteador para que surta efecto el párrafo 3. A fin de subrayar que el porteador disfrutaba únicamente de una inmunidad limitada en virtud del párrafo 3, dado que, cuando aceptó cargar las mercancías tenía conocimiento de que eran mercancías peligrosas, Filipinas propuso además que el porteador sólo pudiese deshacerse de esas mercancías valiéndose de la protección concedida en este párrafo si las mismas llegasen a constituir un peligro « real ». El párrafo 3 del artículo 13 tal como fue modificado por Filipinas dice lo siguiente :

« Sin embargo, si esas mercancías peligrosas, cargadas con conocimiento de su naturaleza y carácter y de las precauciones que deban adoptarse, llegasen a constituir un peligro real para el buque o la carga, el porteador podrá descargarlas, destruirlas o transformarlas en inofensivas de la misma manera, cuando las circunstancias lo requieran, sin pago de indemnización por su parte, a excepción de lo que se refiera a la avería gruesa, en su caso .»

22. La INSA propuso que se suprimiese en este párrafo la frase « cuando las circunstancias lo requieran » por las razones que ya indicó cuando propuso que se suprimiese una frase análoga en el párrafo 2 del artículo 13 [49].

23. El Canadá propuso que se modificase el párrafo 3 del artículo 13, a fin de que en él se previese que ni el porteador, ni sus empleados o agentes, incurrirían en responsabilidad por deshacerse de mercancías peligrosas, a menos que la necesidad de desembarazarse de ellas fuese imputable al hecho de no haber observado las necesarias precauciones indicadas por el cargador, o a un acto u omisión del tipo contemplados en el artículo 8.

Adición propuesta al capítulo III del proyecto de Convenio

24. La INSA propuso que se añadiese al capítulo III del proyecto de Convenio una disposición que regulase las relaciones entre el porteador, el cargador y el consignatario, cuando este último no aceptase las mercancías en el puerto de descarga, y en la que se determinasen las consecuencias jurídicas de esta falta de aceptación. La INSA manifestó que esta disposición debía especificar que, cuando el consignatario no reclamase las mercancías o se negase a aceptar su entrega, el porteador, tras haber

[48] Cabe señalar que el Canadá propuso también una enmienda al párrafo 3 del artículo 13 en virtud de la cual se hacía responsable al porteador en algunos casos cuando descargase, destruyese o transformase en inofensivas mercancías peligrosas. Véase el examen del párrafo 3 del artículo 13 en el párrafo 23 *infra*.

[49] Véase el examen del párrafo 2 del artículo 13 en el párrafo 19 *supra*.

notificado al cargador, podía descargar la carga y colocarla en un almacén u otro lugar conveniente a riesgo y expensas del consignatario.

PARTE IV. DOCUMENTOS DE TRANSPORTE

Artículo 14. Expedición del conocimiento de embarque

El artículo en su totalidad

1. Francia propuso que se sustituyese la expresión « porteador contratante », que aparecía en los párrafos 1 y 2, por « porteador », a fin de que el artículo se ajustase a la definición de « porteador » propuesta por Francia con respecto al párrafo 1 del artículo 1 [50].

Párrafo 1 del artículo 14

2. El Canadá propuso que se modificase este párrafo para que fuera del tenor siguiente :

« Cuando las mercancías queden bajo la custodia del porteador de conformidad con el artículo 4, el porteador deberá, a petición del cargador, entregar a éste un conocimiento de embarque que contenga, entre otras cosas, los datos mencionados en el artículo 15. »

3. La Cámara Internacional de Navegación Marítima (ICS) propuso que se sustituyeran las palabras « cuando el porteador contratante o el porteador efectivo reciba las mercancías y se haga cargo de ellas . . . » por « cuando el porteador reciba las mercancías bajo su custodia dentro de la zona portuaria . . . », con objeto de armonizar el contenido de este artículo con la modificación del párrafo 2 del artículo 4 propuesta por la ICS [51].

Párrafo 2 del artículo 14

4. El Canadá propuso que se suprimiese la primera frase de este párrafo, toda vez que el inciso *j* del párrafo 1 del artículo 15 ya regulaba la cuestión contemplada en esta frase. El Canadá propuso que el párrafo 2 constase únicamente de la segunda frase, modificada como sigue :

« Se considerará que un conocimiento de embarque firmado por el capitán del buque que transporte las mercancías ha sido formado en nombre del porteador. »

Artículo 15. Contenido del conocimiento de embarque

El artículo en su totalidad

Lista detallada de los datos requeridos en el conocimiento de embarque

1. La Cámara Internacional de Navegación Marítima propuso que se suprimiera el artículo 15 en su totalidad, porque, a su juicio, el contenido del conocimiento de embarque debía quedar librado a las necesidades del comercio, en constante mutación, y los cargadores y consignatarios estaban suficientemente protegidos por las disposiciones del artículo 16 del proyecto de Convenio. Añadió que la aprobación del artículo 15 impondría limitaciones a la innovación en la documentación marítima y comercial.

2. El Japón opinó que era innecesaria la larga lista de datos que, según el párrafo 1 del artículo 15, debían aparecer en todo conocimiento de embarque, y que la práctica comercial vigente debía determinar el contenido de los conocimientos de embarque. La Unión Internacional de Seguros de Transportes sostuvo que el párrafo 1 del artículo 15 exigía que se incluyeran demasiados datos en los conocimientos de embarque, y sugirió que sólo se requiriesen los que fuesen necesarios desde el punto de vista comercial.

Flexibilidad permitida en la documentación

3. Los Estados Unidos eran partidarios de que se incluyera en el convenio una disposición en el sentido de que el conocimiento de embarque podría prepararse mediante computadoras o algún otro sistema de elaboración electrónica o automática de datos.

4. Cabe señalar que en su artículo III [52], el Protocolo de Montreal N.º 4, que modifica el Convenio de Varsovia de 1929, permite que se sustituya la carta de porte aéreo corriente por « cualquier otro medio que dejare constancia de la información relativa al transporte que haya de efectuarse. »

Párrafo 1 del artículo 15

Adiciones propuestas a la lista de datos requeridos en los conocimientos de embarque

5. México, la República Socialista Soviética de Bielorrusia, la República Socialista Soviética de Ucrania y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas propusieron que se exigiera que el conocimiento de embarque contuviese una indicación adecuada siempre que las mercancías fuesen transportadas sobre cubierta. Se hizo notar que el conocimiento de la circunstancia de que las mercancías se transportaban sobre cubierta era importante para los cargadores y consignatarios, especialmente porque el artículo 9 del proyecto de Convenio establecía normas especiales relativas a la responsabilidad del porteador por el transporte de mercancías sobre cubierta. México propuso que el requisito de la indicación en el conocimiento de embarque de cualquier transporte de mercancías sobre cubierta se añadiese a este párrafo como inciso *m*; la República Socialista Soviética de Ucrania propuso que el requisito se insertase en el párrafo 2 del artículo 15, y la República Socialista Soviética de Bielorrusia y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas propusieron que figurase en el artículo 9 o en el artículo 15.

6. Checoslovaquia propuso que en el párrafo 1 del artículo 15 se requiriese que el conocimiento de embarque contuviese una indicación adecuada de que las mercancías se transportaban en contenedores, paletas o dispositivos similares de transporte.

[50] Para la definición de « porteador » propuesta por Francia, véase el párrafo 6 del examen del artículo 1.

[51] Véase el párrafo 8 del examen del artículo 4, párrafo 2.

[52] El texto del artículo III se reproduce en el comentario de la OACI que figura en el documento A/CN.9/109 (reproducido en el presente volumen, segunda parte, IV, 1 *supra*).

7. Filipinas propuso que se agregara un nuevo inciso *m* a este párrafo, en que se exigiere que en los conocimientos de embarque figurase la información siguiente : « El valor de factura o estimado de las mercancías ». Filipinas señaló que esa propuesta estaba relacionada con la enmienda sugerida al artículo 6 por ese país [53].

Enmienda propuesta al inciso a

8. La República Federal de Alemania propuso que en el inciso *a* se diese al porteador la opción de incluir en el conocimiento de embarque ya sea « el número de bultos o de piezas » o « el peso de las mercancías ». Señaló que con frecuencia el porteador no podía verificar razonablemente el peso de las mercancías y que, en ese caso, con arreglo a la redacción actual del inciso *a*, el porteador no haría constar en el conocimiento de embarque ninguna anotación relativa al peso o incluiría el peso suministrado por el cargador acompañado, sin embargo, de una reserva con arreglo al párrafo 1 del artículo 16. La República Federal de Alemania señaló además que tanto la omisión de toda indicación en cuanto al peso en el conocimiento de embarque como la adición de una reserva autorizada con arreglo al párrafo 1 del artículo 16 podría « inhabilitar » el conocimiento de embarque a los fines de la carta de crédito.

Enmienda propuesta al inciso b

9. La Asociación Internacional de Armadores sugirió que, de aprobarse su propuesta de que se modificara la definición de « mercancías » en el párrafo 4 del artículo 1 a fin de excluir el embalaje que no fuera de contenedores [54], se modificase el inciso *b* del artículo 15 a fin de que dijera : « el estado aparente de las mercancías o de su embalaje ». Explicó que el cambio tenía el propósito de aclarar que, en el caso de mercancías embaladas, el porteador sólo tenía la obligación de señalar el estado aparente del embalaje.

Enmiendas propuestas al inciso f

10. El Canadá y la Cámara Internacional de Navegación Marítima expresaron dudas respecto del inciso *f*, en virtud del cual el porteador debía indicar en el conocimiento de embarque « la fecha en la que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en ese puerto [el puerto de embarque] », y sugirieron que se suprimiera. El Canadá señaló la posibilidad de que el porteador tratase de reducir la duración del período de su responsabilidad dispuesto en el Convenio mediante la inserción de una fecha de recepción de las mercancías posterior a la fecha efectiva. La Cámara Internacional de Navegación Marítima señaló que el porteador no podría cumplir con esa disposición en el caso de una consignación recibida en varios días ni respecto de un conocimiento de embarque con la estampilla « embarcado ».

11. Fiji propuso que en el inciso *f* se exigiera también que el porteador indicase el lugar en que había recibido las mercancías, de manera que el inciso dijera :

« El puerto de carga según el contrato de transporte y la fecha y el lugar en que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en ese puerto. »

Enmienda propuesta al inciso h

12. La Cámara Internacional de Navegación Marítima observó que el inciso *h*, al implicar la posibilidad de que hubiera más de un conocimiento original, contradecía la tendencia actual de la práctica comercial respecto de la emisión de un solo original del conocimiento de embarque.

Enmiendas propuestas al inciso j

13. Los Estados Unidos y Filipinas opinaron que el inciso *j*, al permitir que el porteador firmase el conocimiento de embarque de una de las formas enumeradas en él sólo « si así lo permiten las leyes del país en que se expida el conocimiento de embarque », era indebidamente restrictivo. Filipinas propuso que se facultara al porteador para utilizar uno de los métodos enumerados respecto de la firma si así lo permitiesen « las leyes o los usos del país en que se expida el conocimiento de embarque ». Los Estados Unidos propusieron que se permitiese que el porteador firmara el conocimiento de embarque de una de las formas previstas en el inciso *j* « si no lo prohíben las leyes del país en que se expida el conocimiento de embarque ».

Enmienda propuesta al inciso k

14. La Cámara Internacional de Navegación Marítima señaló que el inciso *k* podría crear dificultades en la práctica en los casos de reventa de la carga.

Propuesta supresión del inciso l

15. Filipinas propuso que se suprimiera el inciso *l*, ya que sólo repetía la obligación prevista en el párrafo 3 del artículo 23 sobre la inclusión de una declaración en el conocimiento de embarque.

Sugerencias sobre el texto

16. Filipinas, Francia y la OCTI formularon sugerencias respecto del texto del párrafo 1 del artículo 15. La OCTI hizo sugerencias, que se aplicaban únicamente al texto francés, en cuanto a la cláusula introductoria del párrafo 1 del artículo 15 y al inciso *f*; Francia hizo sugerencias respecto del inciso *k* que también se aplicaban únicamente al texto francés. Filipinas formuló una sugerencia en relación con el texto del inciso *k*.

Párrafo 2 del artículo 15

17. La Cámara Internacional de Navegación Marítima propuso que se suprimieran las palabras « y se indicará la fecha o las fechas en que se ha efectuado la carga » que figuran al final de la primera oración del párrafo, ya que en el caso de un conocimiento de embarque con la estampilla « embarcado » no sería apropiado averiguar la fecha en que se efectuó la carga.

18. La República Socialista Soviética de Ucrania propuso que en el párrafo 2 del artículo 15 se exigiese

[53] Respecto de la enmienda al artículo 6 propuesta por Filipinas, véase el párrafo 31 del examen del artículo 6.

[54] Véase el párrafo 20 del examen del párrafo 4 del artículo 1.

al porteador que indicase en el conocimiento de embarque que las mercancías serían transportadas sobre cubierta [55].

Párrafo 3 del artículo 15

19. Japón indicó que era necesario aclarar las consecuencias que tendría en virtud de este párrafo la omisión de uno o varios de los datos que el porteador tenía que incluir en el conocimiento de embarque de conformidad con las disposiciones del párrafo 1 del artículo 15.

20. Filipinas propuso que este párrafo incluyera, como sanción contra el porteador que extendiera un conocimiento sin todos los detalles exigidos en virtud de los párrafos 1 y 2 del artículo 15, una disposición denegando a dicho porteador el derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad del porteador prevista en el artículo 6. Filipinas propuso que se modificara el párrafo 3 del artículo 15 de manera que dijera lo siguiente :

« La omisión en el conocimiento de embarque de uno o varios de los datos a que se refiere el presente artículo no afectará a la validez del conocimiento pero privará al porteador de los beneficios previstos en el artículo 6. »

Artículo 16. Conocimiento de embarque : reservas y valor probatorio

El artículo en su totalidad

1. Los Estados Unidos señalaron que el artículo era satisfactorio, a reserva de sus observaciones sobre el párrafo 1.

2. El Canadá indicó que, aunque el artículo preveía una sanción en caso de incumplimiento de las disposiciones de los incisos *b* y *k* del párrafo 1 del artículo 15, no era posible decidir si la sanción era suficiente debido a lo vago del texto del artículo.

Párrafo 1 del artículo 16

3. La República Socialista Soviética de Bielorrusia, la URSS y la INSA señalaron que este párrafo implicaba, aunque no lo disponía expresamente, que el porteador tenía derecho a formular una reserva al conocimiento de embarque respecto de aquellos detalles relativos a las mercancías de cuya exactitud tuviera motivos razonables para sospechar o careciera de medios razonables de verificar. En consecuencia, propusieron que el párrafo dispusiera claramente que el porteador tenía derecho a formular una reserva en tal caso.

4. Bélgica y la INSA señalaron que la obligación impuesta al porteador de hacer constar los motivos razonables por los que sospechaba que los datos del conocimiento de embarque eran inexactos y de hacer constar la falta de medios razonables de verificar esos datos no era conveniente por las razones siguientes :

a) Complicaría la documentación y demoraría el despacho de las mercancías (Bélgica);

b) El concepto de « motivos de sospecha » en cuyos términos se formulaba la obligación parecía adolecer de falta de claridad y sería difícil de aplicar en la práctica (INSA, citando el cuarto informe del Secretario General sobre responsabilidad de los porteadores marítimos respecto de la carga : A/CN.9/96/Add.1, párr. 37 *);

c) A fin de cumplir esta obligación, los porteadores elaborarían en la práctica reservas tipo que incorporarían en los conocimientos de embarque. De este modo, el cargador que interpusiera una reclamación contra el porteador, además de tener que probar que la pérdida o daño ocurrió cuando las mercancías estaban a cargo del porteador, tendría que refutar las reservas y los motivos o inexactitudes señalados por el porteador (INSA).

5. Los Estados Unidos propusieron que se modificara el párrafo 1 a fin de aclarar que, en el caso de los datos contenidos en un conocimiento de embarque que acompañe al envío de mercancías en un contenedor sellado, la apertura y recuento del contenido del contenedor no se consideraría como un medio razonable de verificación de dichos datos. Propusieron que se modificara el texto del párrafo 1 de manera que dijera lo siguiente :

« Si el conocimiento de embarque contiene datos concernientes a la naturaleza general, las marcas principales, el número de bultos o piezas, el peso o la cantidad de las mercancías respecto de las cuales el porteador, u otra persona que expida el conocimiento de embarque en su nombre, sabe o tiene motivos razonables para sospechar que no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado a su cargo, o en el caso de haberse expedido un conocimiento de embarque con la estampilla « embarcado », las mercancías que efectivamente ha cargado, o cuando no ha tenido medios razonables para verificar esos datos, *como en el caso de un contenedor sellado*, el porteador o esa otra persona hará constar expresamente esos motivos o inexactitudes, o la falta de medios razonables de verificación. »

6. Los Países Bajos propusieron que como a menudo se insertarían en los conocimientos reservas tales como la de « peso desconocido », ya que frecuentemente el porteador no tenía medios de verificar el peso indicado por el cargador, sería conveniente que una reserva previa tal como la de « peso desconocido » entrara en la categoría de las que se pueden hacer constar expresamente en el conocimiento de embarque en virtud del párrafo 1.

7. El Canadá señaló que las sanciones impuestas en virtud de este párrafo al porteador que incumplía sus disposiciones no eran claras.

Sugerencias sobre el texto

8. La OCTI hizo dos sugerencias relativas al texto francés de este párrafo.

Párrafo 2 del artículo 16

9. La INSA propuso que la frase « . . . o de su embalaje » se agregara a continuación de las dos menciones

[55] Para las propuestas en el sentido de que debería exigirse que el conocimiento de embarque indicara que las mercancías serían transportadas sobre cubierta, véase el párrafo 5 del examen de los comentarios acerca del párrafo 1 del artículo 15.

* Reproducido en el *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, segunda parte, IV, 2.

de la palabra « mercancías » en este párrafo. Indicó que esta adición concordaría el texto de este párrafo con la modificación propuesta por la INSA al texto del inciso *b* del párrafo 1 del artículo 15 [56].

Párrafo 3 del artículo 16

Inciso b

10. Francia y la INSA propusieron que se suprimieran en el inciso *b* las palabras « incluido un consignatario » por las razones siguientes :

a) Las palabras eran innecesarias (Francia e INSA), especialmente porque no era importante que el término « un tercero » abarcara en este inciso al último endosatario de un conocimiento de embarque « a la orden » o al porteador de un conocimiento de embarque al porteador (Francia);

b) En el caso de un conocimiento nominativo, el consignatario en él mencionado no podía considerarse como tercero, ya que podía ejercer los derechos del cargador sobre el conocimiento (Francia);

c) En caso de un conocimiento nominativo, el consignatario podría ser la misma persona que el cargador. No era conveniente conceder a dicho cargador-consignatario los derechos reconocidos a un « tercero » en virtud de este inciso (Francia).

En consecuencia, Francia propuso que se adoptara el texto siguiente, que figuraba en el párrafo 1 del artículo 1 del Protocolo de Bruselas de 1968 :

« Sin embargo, no será admisible la prueba en contrario cuando el conocimiento haya sido transferido a un tercero de buena fe. »

Párrafo 4 del artículo 16

11. El Japón, la ICS y la INSA propusieron que se suprimiera este párrafo. Se indicaron las siguientes razones para justificar la propuesta :

a) Las disposiciones del párrafo que privaban al porteador de su derecho de retención sobre la carga por el flete no pagado, por la única razón de que el conocimiento de embarque no indicaba que se había de pagar el flete, eran indebidamente severas (INSA);

b) La segunda frase del párrafo producía resultados insatisfactorios en ciertos casos, por ejemplo, cuando se expedía un conocimiento como recibo en virtud de una póliza de fletamento y no se mencionaba el flete por deseo expreso del fletador. Si posteriormente el fletador transfería dicho conocimiento a un tercero, sería razonable permitir que el porteador obtuviera el precio del flete de dicho tercero y ejerciera un derecho de retención sobre la carga por flete no pagado (ICS). La ICS propuso que se mantuviera la situación actual en que el porteador sólo perdía su derecho al flete mediante la nota de « flete pagado por anticipado » en el conocimiento de embarque.

Sugerencias sobre el texto

12. Filipinas formuló una sugerencia relativa al texto de este párrafo.

[56] Para la modificación propuesta por la INSA, véase el párrafo 9 del examen del inciso *b* del párrafo 1 del artículo 15.

Párrafos 2, 3 y 4 del artículo 16

13. El Canadá indicó que estos párrafos serían aceptables si el artículo dispusiera también que la expedición de un conocimiento por el porteador le obligaba a entregar las mercancías en la forma especificada en el conocimiento.

Artículo 17. Garantías por parte del cargador

El artículo en su totalidad

Reglamentación de las cartas de garantía

1. Los comentarios sobre este artículo se centraron primordialmente en la cuestión de si el proyecto de Convenio debía incluir disposiciones que regularan el uso de las « cartas de garantía » (también denominadas « cartas de indemnización »), otorgadas por los cargadores a los porteadores a fin de inducirlos a extender conocimientos « limpios ». El Canadá, los Estados Unidos, Hungría, el Japón, la URSS, el CMI y la IUMI expresaron su insatisfacción con el régimen establecido por el artículo 17 para regular los efectos jurídicos de esas cartas de garantía.

2. El Canadá, Hungría, el CMI y la IUMI propusieron que el Convenio no se ocupara de las cartas de garantía y que, por consiguiente, se suprimieran los párrafos 2, 3 y 4 de este artículo. El Canadá observó que como las cartas de garantía tenían por finalidad la expedición de conocimientos de embarque pue podrían confundir a los tenedores subsiguientes de dichos conocimientos en cuanto a la condición de las mercancías, dichas cartas debían considerarse nulas en la mayoría de los casos por violar el orden público *(ordre public)*. El CMI indicó que los párrafos 2, 3 y 4 podían considerarse como un reconocimiento jurídico de las cartas de garantía, mientras que Hungría y la IUMI señalaron que estas disposiciones acarrearían gran número de controversias. Hungría señaló además que el Convenio no podía excluir el derecho del cargador garantizado en otras normas internacionales a fin de asegurar que el porteador expidiera un conocimiento de embarque « limpio ».

3. El Japón y la URSS propusieron que se suprimieran los párrafos 3 y 4 del artículo 17. El Japón opinó que estos dos párrafos eran contrarios a la práctica comercial establecida relativa a las cartas de indemnización y haría más difícil que los cargadores obtuvieran financiación mediante cartas de crédito. La URSS sugirió que las cuestiones tratadas en el párrafo 3 del artículo 17 se dejaran al derecho interno, y que las que eran objeto del párrafo 4 se sometieran a la norma general del artículo 8 sobre la pérdida del derecho del porteador a la limitación de responsabilidad.

Supresión de la frase « incluido un consignatario »

4. Francia y la INSA propusieron la supresión de la frase « incluido un consignatario » en los párrafos 2, 3 y 4 del artículo 17 [57].

[57] Francia y la INSA sugirieron también que se suprimiera la frase « incluido un consignatario » en el texto del inciso *b* del párrafo 3 del artículo 16. Para las razones expuestas por Francia en apoyo de su propuesta de que se suprimiera esta frase, véase el párrafo 10 del examen del párrafo 3 del artículo 16.

Párrafo 1 del artículo 17

5. El Canadá señaló que la relación entre este párrafo y el párrafo 1 del artículo 16, sobre las reservas del porteador respecto del conocimiento, precisaba aclaración. El Canadá opinó que el párrafo 1 del artículo 17 se proponía regir la relación entre el porteador y el cargador, mientras que el párrafo 1 del artículo 16 se refería a las relaciones entre el porteador y el tenedor del conocimiento de embarque.

Sugerencias sobre el texto

6. El Reino Unido y la OCTI hicieron sugerencias relativas a los textos inglés y francés, respectivamente, del párrafo 1 del artículo 17.

Párrafo 2 del artículo 17

Sugerencias sobre el texto

7. Francia y la OCTI hicieron sugerencias que afectaban solamente al texto francés del párrafo 2 del artículo 17.

Párrafo 3 del artículo 17

8. Los Estados Unidos, el Japón, la RSS de Bielorrusia, la URSS, el CMI, la ISS y la INSA propusieron la supresión de este párrafo.

9. Se dieron las siguientes razones a favor de la supresión :

a) Debería dejarse que la ley nacional pertinente determinara la relación entre el cargador y el porteador que da una carta de garantía al cargador (los Estados Unidos, la RSS de Bielorrusia, la URSS y la INSA);

b) Las disposiciones del párrafo 3 eran injustas e indeseables puesto que colocaban al cargador que iniciaba el engaño de un tercero poseedor del conocimiento de embarque en mejor posición que el porteador (la INSA y el CMI); además, cuando el porteador expedía un conocimiento de embarque limpio basándose en una carta de garantía del cargador, podía suponerse que, en general, la intención era defraudar a un tercero que poseyera el conocimiento de embarque, de manera que en virtud de las disposiciones de este párrafo las cartas de garantía no serían válidas respecto de los cargadores (INSA);

c) El párrafo no protegía suficientemente a los consignatarios de una colusión fraudulenta entre el cargador y el porteador (los Estados Unidos);

d) El párrafo era contrario a la práctica comercial establecida y era probable que ocasionara problemas a los cargadores al tratar de obtener financiación a base de créditos documentarios (el Japón).

Párrafo 4 del artículo 17

10. El Japón, la RSS de Bielorrusia, la URSS, la ICS y la INSA propusieron que se suprimiera este párrafo.

11. La RSS de Bielorrusia, la URSS, la ICS y la INSA opinaron que el caso especial de que trata este párrafo ya estaba adecuadamente previsto por la regla general que figura en el artículo 8 relativo a la pérdida por el porteador del derecho a la limitación de su responsabilidad de acuerdo con el Convenio. La ICS observó que el único caso previsto por el párrafo 4 del artículo 17 y no previsto por el artículo 8, se refería a la situación en la que el porteador era la víctima inocente de su empleado fraudulento.

12. El Japón observó que los párrafos 3 y 4 del artículo 17 eran contrarios a la práctica comercial establecida y ocasionarían dificultades a los cargadores al tratar de obtener financiación.

Sugerencia de redacción

13. La OCTI hizo una sugerencia acerca de la redacción que afectaba únicamente al texto francés del párrafo 4 del artículo 17.

Artículo 18. Documentos distintos del conocimiento de embarque

1. La República Democrática Alemana propuso que las disposiciones de ese artículo se aplicaran únicamente al caso en que un documento distinto del conocimiento de embarque se expidiese *a petición del cargador*, y propuso que se redactara de nuevo el artículo de la manera siguiente :

« Cuando un porteador expida un documento distinto de un conocimiento de embarque, a petición del cargador, tal documento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en la forma descrita en dicho documento. »

2. La República Democrática Alemana también propuso que, a fin de tener en cuenta las tendencias del transporte internacional, se completara el artículo mediante disposiciones que abarcaran el efecto jurídico de documentos distintos del conocimiento de embarque, de la manera siguiente :

« *a)* El porteador estará obligado a entregar las mercancías en el puerto de destino al consignatario designado en este documento.

» *b)* El cargador conserva el derecho de disponer de las mercancías hasta el momento en que lleguen al puerto de destino, a menos que haya transferido anticipadamente por escrito este derecho sin formular reserva alguna al consignatario o a un tercero, y que haya informado al porteador de dicha transferencia.

» *c)* Si en este documento constasen las condiciones del transporte, ellas serán válidas a condición de que hayan sido notificadas o dadas a conocer de otra manera. »

3. El Canadá propuso que se suprimiera este artículo porque :

a) Creaba incertidumbre acerca de la validez de los « otros documentos » previstos y de su situación con respecto al convenio; y

b) La cuestión tratada en este artículo ya era abarcada adecuadamente por el párrafo 3 del artículo 23.

4. La ICS propuso que, de no enmendarse el párrafo 2 del artículo 4 del proyecto de convenio tal como

había propuesto [58], el artículo 18 se redactara de nuevo de la manera siguiente :

« Cuando un porteador expida un documento distinto de un conocimiento de embarque que constituya prueba de que ha recibido mercancías en virtud de un contrato de transporte, tal documento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha tomado en custodia las mercancías en la forma descrita en dicho documento en la zona portuaria. »

5. La INSA observó que la expedición de un documento que constituía prueba de la celebración de un contrato de transporte y el hecho de que el porteador se hiciera cargo de las mercancías en virtud de dicho contrato eran actos separados, y que la celebración de un contrato no constituía por sí misma prueba de que el porteador se hubiera hecho cargo de las mercancías. Por consiguiente, propuso que el alcance del artículo se limitara a casos en que el documento expedido constituyera prueba no sólo del contrato de transporte sino también de que el porteador se había hecho cargo de las mercancías, y propuso el siguiente texto modificado :

« Cuando un porteador expida un documento distinto de un conocimiento de embarque, que constituya prueba de un contrato de transporte y *recepción o aceptación de las mercancías*, tal documento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías en la forma descrita en dicho artículo. »

PARTE V. RECLAMACIONES Y ACCIONES

Artículo 19. Aviso de pérdida, daños o demora

Párrafo 1 del artículo 19

1. El Canadá y Finlandia manifestaron reservas acerca del requisito de que para beneficiarse de la presunción refutable establecida en este párrafo, el consignatario debía dar al porteador aviso por escrito de pérdida o daño « a más tardar en el momento de la entrega de las mercancías al consignatario ». Finlandia opinó que este plazo podía ser insuficiente para la protección adecuada de los intereses de los consignatarios.

2. El Canadá propuso que el párrafo 1 del artículo 19 se modificara de la manera siguiente, para dejar claro que se aplicaba únicamente cuando el porteador entregara las mercancías en una de las maneras indicadas en el párrafo 2 del artículo 4 :

« A menos que el consignatario u otra persona autorizada para recibir las mercancías dé al porteador, sus empleados o agentes, en el momento en que el porteador, sus empleados o agentes entreguen las mercancías en la forma prevista en el párrafo 2 del artículo 4, aviso de pérdida o daño especificando la naturaleza general de dicha pérdida o daño, esa entrega establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, del estado de las mercancías descrito en el conocimiento de embarque. »

[58] Para la enmienda al párrafo 2 del artículo 4, propuesta por la ICS, véase el análisis anterior del párrafo 2 del artículo 4 que figura en el párrafo 8.

3. Francia propuso la supresión de las palabras « en su caso » que figuraban al final de este párrafo, puesto que la presunción del estado de las mercancías cuando el porteador se hacía cargo de ellas únicamente podía surgir si se expedía realmente un documento de transporte que las describiera.

Párrafo 2 del artículo 19

4. Fiji, la RSS de Bielorrusia, la RSS de Ucrania y la URSS manifestaron su desacuerdo con la utilización de la palabra « entrega » para indicar el inicio del plazo en el cual el consignatario estaba obligado a dar al porteador aviso por escrito de pérdidas o daños no aparentes.

5. La RSS de Bielorrusia, la RSS de Ucrania y la URSS observaron que en los párrafos 5 y 1 del artículo 19 se utilizaba la expresión « entrega » de las mercancías al consignatario para indicar respectivamente el inicio y el final del plazo para dar aviso. Por consiguiente, propusieron que en el párrafo 2 del artículo 19 se sustituyera la frase « siguientes a la entrega » por la frase « siguientes a la entrega de las mercancías al consignatario ».

6. Fiji propuso que en el párrafo 2 del artículo 19 se indicara con mayor claridad que, en general, el consignatario debía dar el aviso por escrito que se exige en dicho párrafo dentro de los 10 días siguientes a su aceptación de las mercaderías del porteador. Fiji indicó que la única excepción a esta regla debía ser el caso en que, de conformidad con el inciso *c* del párrafo 2 del artículo 4, el porteador entregara las mercaderías a una autoridad portuaria o a un tercero.

7. Finlandia expresó la opinión de que el plazo de 10 días para dar aviso por escrito fijado en el párrafo 2 del artículo 19 podía ser insuficiente para la protección adecuada de los intereses de los consignatarios.

8. La INSA propuso que, a fin de evitar una posible ambigüedad, se introdujera una modificación para aclarar que en este párrafo la palabra « días » significa « días consecutivos ».

9. El Canadá indicó que las disposiciones del párrafo 2 del artículo 19 eran aceptables.

Párrafo 3 del artículo 19

10. El Canadá indicó que las disposiciones del párrafo 3 del artículo 19 eran aceptables.

Párrafo 4 del artículo 19

11. El Canadá indicó que las disposiciones del párrafo 4 del artículo 19 eran aceptables.

Párrafo 5 del artículo 19

12. El Canadá y Finlandia estuvieron de acuerdo con la disposición contenida en este párrafo que condiciona la responsabilidad de pagar indemnización por demora en la entrega a que el consignatario dé al porteador aviso por escrito « dentro de un plazo de veintiún días a partir del momento de la entrega de las mercancías al consignatario ».

13. La ICS, que no estaba de acuerdo con la disposición del proyecto de Convenio por la que se hacía

recaer sobre el porteador la responsabilidad por demora en la entrega [59], sugirió que si se mantenía dicha responsabilidad debían añadirse las palabras « empleados o agentes » al final del párrafo 5.

14. La INSA propuso que, para evitar toda posible ambigüedad, debería incluirse una disposición por la que se aclarara que la palabra « días » contenida en este párrafo significaba « días consecutivos ».

Párrafo 6 del artículo 19

15. El Canadá propuso que se suprimiera este párrafo para evitar toda posible contradicción con las disposiciones contenidas en los párrafos 1 a 5 del artículo 19.

16. La RSS de Bielorrusia y la URSS propusieron que se modificara el párrafo 6 del artículo 19 a fin de que el oportuno aviso por escrito dado por el consignatario al porteador contratante también fuera válido con respecto a un porteador efectivo que hubiera efectuado parte del transporte.

Artículo 20. Prescripción de las acciones

Artículo en su conjunto

Naturaleza de las reclamaciones que las disposiciones relativas a la prescripción de las acciones han de abarcar

1. Los Estados Unidos propusieron que las disposiciones contenidas en el presente artículo sobre la prescripción de las acciones sólo deberían aplicarse a las reclamaciones contra el porteador por la pérdida o daños de la carga y no a las causas de acción no relacionadas con el transporte, ya que éstas quedaban fuera del ámbito de aplicación del Convenio y debían regirse por la ley nacional aplicable.

2. El Reino Unido propuso que las disposiciones contenidas en el presente artículo sobre la prescripción de las acciones no se aplicaran respecto de una reconvención de la parte con interés en la carga contra el porteador, cuando el propósito de aquélla fuese que éste la indemnizara a fin de cubrir la obligación en que de otro modo incurriría de contribuir a la avería gruesa por pérdidas imputables al porteador [60].

3. El Japón propuso que las disposiciones contenidas en el presente artículo sobre la prescripción de las acciones abarcaran también las reclamaciones contra el porteador cuando éste, actuando de buena fe, entregara erróneamente la mercancía a cambio de una nota de garantía expedida por un banco.

Sugerencia de redacción

4. Los Estados Unidos propusieron que se examinaran los artículos 20 a 22 con miras a suprimir las contradicciones en la utilización de los términos en ellos contenidas.

Párrafo 1 del artículo 20

Duración del plazo de prescripción

5. El Canadá, Francia, el Japón, los Países Bajos, el Reino Unido, los Estados Unidos, el CMI, la ICS, la INSA y la OCTI propusieron que el plazo de prescripción previsto en este párrafo fuera de un año. En apoyo de su propuesta dieron las siguientes razones :

a) Si en un caso determinado fuera necesario prorrogar el plazo de un año, por ejemplo, a fin de continuar las negociaciones entre las partes para el arreglo de la controversia, podría prorrogarse el plazo en virtud de lo dispuesto en el párrafo 3 (el CMI, la INSA y la OCTI);

b) No había suscitado problemas el plazo de un año vigente en virtud del párrafo 6 del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924 (Francia y el CMI);

c) Un plazo de un año facilitaría la rápida solución de las controversias, lo cual era conveniente en las relaciones comerciales (Francia y la ICS);

d) El plazo de un año era suficiente para que el propietario de la carga negociara un acuerdo con el porteador o iniciara procedimientos legales o arbitrales contra él (la INSA);

e) La adopción del plazo de un año armonizaría el presente Convenio con la Convención CMR y el Convenio CIM respecto del plazo de prescripción (la ICS y la OCTI);

f) La adopción de un plazo de prescripción superior a un año no proporcionaría garantía alguna de que los demandantes actuarían dentro de ese plazo más amplio (el CMI).

6. Austria, Hungría, México, el Níger, Sierra Leona y Suecia [61] propusieron que el plazo de prescripción previsto en este párrafo fuera de dos años. Dieron las siguientes razones :

a) Un plazo de dos años proporcionaba mayor protección a los cargadores (México);

b) La experiencia adquirida en relación con el plazo de un año vigente en la actualidad en virtud del párrafo 6 del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924, había demostrado que el plazo de un año con frecuencia era demasiado corto para celebrar negociaciones o iniciar un procedimiento legal (Suecia);

c) Aunque en virtud del párrafo 3 podía prorrogarse el plazo de un año, los propietarios de la carga y sus aseguradores algunas veces habían tenido dificultades para conseguir una prórroga en la forma prevista en dicho párrafo (Suecia);

d) La actual solución de establecer un plazo de un año, con la posibilidad de prorrogarlo, era insatisfactoria ya que las leyes nacionales diferían con respecto a la posibilidad de una prórroga y los tipos de prórroga autorizados (Hungría);

e) La adopción del plazo de dos años armonizaría el proyecto de convenio con el Convenio de Varsovia de 1929 en relación con el plazo de prescripción. El plazo

[59] Para conocer la opinión de la ICS acerca de la imposición sobre el porteador de la responsabilidad por demora en la entrega, véase el análisis del artículo 5 en su conjunto contenido en los párrafos 13 y 14.

[60] Esta propuesta se ha incorporado en el nuevo texto propuesto por el Reino Unido para el artículo 24. El nuevo texto figura en el párrafo 2 del análisis de dicho artículo.

[61] Suecia expresó su preferencia a reserva de una nueva propuesta sobre las disposiciones relativas a la prescripción, que figura en el párrafo 7 *infra*.

de prescripción establecido en el Convenio de Varsovia tenía especial importancia debido a que existían ciertas similitudes entre el transporte marítimo y el transporte aéreo de mercancías, por ejemplo, las distancias del transporte (Hungría);

f) En virtud de lo dispuesto en el inciso *b* del párrafo que se examina, el plazo de prescripción podría empezar a correr transcurridos 90 días desde la fecha de celebración del contrato. Como el contrato podría haberse celebrado mucho antes de que comenzara el transporte, sería más satisfactorio un plazo de dos años que el de un año (Austria).

7. Suecia señaló que los efectos limitados que tiene el no dar aviso de la pérdida o los daños según se estipula en el párrafo 1 del artículo 19 del proyecto de convenio había llevado a veces a abusos por parte del propietario de la carga que no había informado a los porteadores de las reclamaciones hasta que el plazo de prescripción casi había terminado. En consecuencia, Suecia propuso que la adopción de un plazo de prescripción de dos años debería combinarse con otra disposición que exigiera que el propietario de la carga informara de sus reclamaciones a los porteadores dentro de un plazo inferior a dos años para poder conservar sus derechos de acción.

8. Nigeria propuso la adopción de un plazo de prescripción de dos años para iniciar un procedimiento legal.

Incisos a *y* b

9. El Canadá señaló que prefería la redacción del párrafo 6 del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924 a la redacción de los incisos *a* y *b* del párrafo 1. Sin embargo, señaló que el inciso *b* probablemente abarcaba un tipo de acción no comprendido por el párrafo 6 del artículo 3 del Convenio de Bruselas de 1924, es decir, la falta de cumplimiento del contrato de transporte por parte del porteador al no hacerse cargo de las mercancías.

10. Austria señaló que, aunque el inciso *b* tenía por objeto abarcar el caso de pérdida total de la mercancía, no estaba clara la manera en que las palabras « . . . o, si no lo hubiere hecho, desde la fecha en que se celebró el contrato » podían aplicarse a un caso de pérdida total. Austria señaló que, si el porteador no se había hecho cargo de las mercancías, no podía haber pérdida total.

11. El Reino Unido señaló que en las circunstancias previstas en el inciso *b* un reclamante podría verse impedido de ejercer su acción por el transcurso del tiempo cuando el buque hubiese sido retenido por un período mayor que el de prescripción y si las mercancías se hubiesen pérdido luego de la liberación del buque.

Párrafo 3 del artículo 20

12. La RSS de Bielorrusia y la URSS propusieron que se modificara este párrafo, redactándolo de modo análogo al párrafo 2 del artículo 22 de la Convención sobre la prescripción en materia de compraventa internacional de mercaderías [62].

13. El CMI convino en la inclusión de una disposición que autorizara a las partes prorrogar el plazo de prescripción mediante acuerdo.

Párrafo 4 del artículo 20

14. El Canadá propuso que se suprimiera este párrafo de conformidad con sus propuestas de supresión del párrafo 2 del artículo 1 [63] y el artículo 10 [64].

Párrafo 5 del artículo 20

15. Austria propuso la supresión de este párrafo por las siguientes razones :

a) La norma contenida en la segunda frase del párrafo que se examina, por la que se establece un plazo mínimo para ejercitar una acción de indemnización, podría ser incompatible con las obligaciones asumidas por un Estado en virtud de otros acuerdos internacionales. En consecuencia, debería suprimirse la segunda frase;

b) Si se suprimiera la segunda frase, la primera frase no haría sino reiterar algo sabido.

16. El CMI estuvo de acuerdo con el plazo mínimo establecido en este párrafo para ejercitar una acción de indemnización.

Artículo 21. Jurisdicción

El artículo en su conjunto

Propuestas de suprimir el artículo 21

1. La RSS de Bielorrusia, la RSS de Ucrania y la URSS propusieron la supresión del artículo 21, por opinar que las cuestiones de jurisdicción deberían dejarse al derecho nacional. La URSS señaló que el artículo 21 creaba una incertidumbre para los demandados al dar una serie de opciones a los demandantes para seleccionar el foro, y que sus disposiciones podrían violar algunos acuerdos concertados entre Estados relativos a la jurisdicción sobre pleitos entre organizaciones de esos Estados.

2. La INSA propuso la supresión del artículo 21 para preservar la práctica internacional inveterada de resolver los problemas de jurisdicción mediante el acuerdo entre las partes sobre el foro apropiado. La INSA señaló que, en virtud del párrafo 1, al demandante se le daba la opción unilateral de elegir cualquiera de otros cuatros foros, incluso en los casos en que las partes hubieran convenido con antelación un foro determinado.

3. Por otra parte, el Canadá expresó su apoyo de las opciones dadas a los demandantes con arreglo a este artículo, y señaló que este artículo resolvería satisfactoriamente muchos conflictos jurisdiccionales entre diversos tribunales nacionales.

Oposición a limitar la jurisdicción a los Estados contratantes

4. Finlandia y Suecia propusieron que la jurisdicción no debería limitarse a los « Estados contratantes ».

[62] A/CONF.63/15. El párrafo 2 del artículo 22 de dicha Convención establece que « 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 ».

[63] Con respecto a la propuesta del Canadá de suprimir el párrafo 2 del artículo 1, véase el análisis del párrafo 2 del artículo 1 que figura en el párrafo 12.

[64] En relación con la propuesta del Canadá de suprimir el artículo 10, véase el análisis del artículo 10 que figura en el párrafo 3 *a*.

Señalaron que tal limitación causaría problemas cuando sólo hubiera un número pequeño de países obligado por el Convenio, es decir, inmediatamente después de su entrada en vigor. Suecia señaló también que si una acción se ejercía en un Estado no contratante, ese Estado podía hacer caso omiso de las disposiciones del artículo 21, particularmente si el contrato de transporte tenía alguna relación clara con ese Estado. En consecuencia, propuso que se suprimiera la palabra « contratante » cuando aparecía después de la palabra « Estado » en los párrafos 1, 2 *a* y 3 del artículo 21.

Adición propuesta al artículo 21

5. Austria sugirió que se tomara en consideración la posible adición al artículo 21 de disposiciones relativas al reconocimiento y aplicación de los fallos dictados por tribunales de Estados contratantes que tuvieran jurisdicción con arreglo a este artículo.

Sugerencia de redacción

6. Los Estados Unidos propusieron que se armonizara la terminología utilizada en los artículos 20, 21 y 22.

Párrafo 1 del artículo 21

Dar opciones al demandante solamente si en el contrato de transporte no se designa el tribunal competente

7. La República Democrática Alemana propuso que en general la jurisdicción sobre los litigios surgidos de un contrato de transporte se confiriera o bien al tribunal especificado en el contrato o bien al tribunal que tuviera jurisdicción sobre el litigio conforme a un acuerdo entre los Estados en que las partes tuvieran su residencia o establecimiento. En los casos en que no se aplicara la norma general anterior, la República Democrática Alemana propuso que al demandante se le diera la opción de elegir entre el tribunal del puerto de carga, del puerto de descarga o del establecimiento principal del porteador.

8. Como variante menos preferible a la supresión del artículo 21, la RSS de Bielorrusia y la URSS propusieron que las opciones para el demandante enumeradas en los incisos *a* a *d* del artículo 21 fuesen aplicables solamente si en el contrato de transporte no se había especificado el tribunal competente.

Limitar las opciones dadas al demandante

9. La ICS propuso que se suprimieran los incisos *b*, *c* y *d* del párrafo 1 o al menos dos de éstos incisos, ya que si se mantenían crearían una incertidumbre a los demandantes y conducirían a la búsqueda del foro más favorable.

Propuesta relativa a la cláusula inicial del párrafo 1

10. Los Países Bajos propusieron sustituir la frase « procedimiento judicial que se suscite en relación con el contrato de transporte » por la frase « procedimiento judicial que se suscite con arreglo al presente Convenio », a fin de aclarar que las controversias relativas a los fletes no estaban incluidas en el mismo.

11. El Japón propuso agregar una disposición al párrafo 1, en la que se especificara que cuando el demandante estaba autorizado « a entablar la demanda en un Estado contratante », la acción tendría que ejercerse ante un tribunal que tuviera jurisdicción sobre el lugar descrito en el inciso correspondiente del párrafo 1, según el derecho procesal del Estado de que se trate.

Propuestas relativas a incisos concretos

12. Bélgica y la INSA observaron que el inciso *b* del párrafo 1 podría conducir a que se suscitaran procedimientos judiciales ante tribunales situados lejos de los puertos de carga y descarga o del establecimiento principal del porteador. Bélgica mencionó la posibilidad de que, con arreglo al inciso *b* del párrafo 1, un porteador que celebrara un contrato de transporte a través de un representante, podría ser demandado en un lugar en el que simplemente tuviera un representante y, por consiguiente, no podría proteger debidamente sus intereses, y propuso que se modificara la redacción del inciso *b* del párrafo 1 siguiendo el modelo del artículo 17 del Convenio de Atenas de 1974 [65].

13. Los Estados Unidos propusieron el texto siguiente para el inciso *e* del párrafo 1 : « un lugar adicional que, con esta finalidad, pueda designarse en el contrato de transporte ».

Párrafo 2 del artículo 21

Propuestas de suprimir el párrafo 2 [66]

14. Los Países Bajos propusieron suprimir este párrafo, basándose en que trataba cuestiones de derecho procesal que deberían dejarse que las resolviera el derecho nacional.

15. La INSA señaló que el párrafo 2 crearía dificultades tanto en los Estados que reconocían la inmunidad de soberanía de los buques de propiedad estatal como en los Estados cuyo derecho interno no permitía las acciones *in rem*.

Alcance del párrafo 2

16. El Reino Unido propuso que se ampliara el alcance de este párrafo con objeto de conferir jurisdicción también al tribunal de un Estado contratante que embargara legalmente a un buque de la misma empresa del buque que llevaba la carga.

17. El Canadá y el Reino Unido dudaban de que fuera correcto describir los tribunales que tienen jurisdicción con arreglo a la primera frase del inciso *a* del párrafo 2 como « los tribunales de cualquier puerto de un Estado contratante ». Señalaron que los tribunales nacionales no siempre tenían su jurisdicción limitada a una zona determinada del Estado y que, en cualquier caso, la jurisdicción de los tribunales rara vez estaba limitada a las zonas portuarias. El Canadá propuso que se modificara la redacción del inciso *a* del párrafo 2 de forma que cualquier tribunal

[65] La disposición correspondiente del párrafo 1 *d* del artículo 17 del Convenio de Atenas de 1974 dice lo siguiente : « un tribunal del Estado en que se concertó el contrato de transporte si el demandado tiene un establecimiento comercial en este Estado y está sujeto a su jurisdicción ».

[66] Cabe recordar que en varias respuestas se propuso la supresión del artículo 21 ; véase el análisis del artículo 21 en su conjunto *supra*, párrafos 1 y 2.

del Estado contratante que embargara legalmente al buque que transportaba la carga, adquiriera de esta forma jurisdicción. Por la misma razón, el Reino Unido propuso sustituir la descripción antes citada por las palabras « los tribunales del Estado contratante en cualquiera de cuyos puertos el buque ... ».

18. La URSS señaló que si se mantenía el párrafo 2 del artículo 21, debería aclararse que los buques de propiedad estatal estaban excluidos de su alcance.

Suprimir la disposición del inciso a *del párrafo 2 sobre el traslado obligatorio de las acciones*

19. Bélgica y la República Federal de Alemania propusieron suprimir la segunda frase del inciso *a* del párrafo 2 relativa al traslado obligatorio de las acciones iniciadas por el embargo legal del buque que efectúa el transporte, a solicitud del demandado siempre que se reunieran determinadas condiciones. Señalaron que esta disposición podía estar en contradicción con el artículo 7 del Convenio de Bruselas sobre el embargo de buques, de 1952, que no concede a los demandados la opción de trasladar una acción a otro tribunal. La República Federal de Alemania señaló también que, debido a las diferencias entre los derechos procesales nacionales, el traslado de las acciones entabladas de un Estado a otro Estado no era realizable.

Otros comentarios relativos a la disposición del inciso a *del párrafo 2 sobre el traslado obligatorio de acciones*

20. Austria señaló que la disposición de la segunda frase del inciso *a* del párrafo 2, que obligaba al demandante a trasladar una acción, debidamente iniciada por el embargo legal del buque que efectuaba el transporte, a solicitud del demandado si éste otorgaba una garantía satisfactoria, podía causar dificultades de procedimiento en algunos Estados.

21. Finlandia propuso agregar disposiciones que aclarasen el método que habían de seguir los demandantes para trasladar las acciones y el efecto de tales traslados en la prescripción de las acciones.

Sugerencia de redacción

22. La OCTI hizo una sugerencia en materia de redacción que afectaba solamente al texto francés del inciso 2 *b*.

Párrafo 3 del artículo 21

Modificación del texto de la primera frase

23. Los Países Bajos propusieron sustituir la frase « procedimiento judicial en relación con el contrato de transporte » por « procedimiento judicial en relación con el presente Convenio », a fin de aclarar que las controversias sobre el costo del flete no estaban incluidas.

24. Los Estados Unidos propusieron sustituir las palabras « párrafos 1 y 2 del presente artículo » por « párrafos 1 ó 2 del presente artículo ». Señalaron que el texto actual producía el resultado imprevisto de limitar la aplicabilidad de la disposición a los casos en que el buque que transportaba las mercancías había sido legalmente apresado.

Norma sobre las posibles medidas provisionales o cautelares

25. Filipinas propuso la supresión de la segunda frase del párrafo 3 sobre las posibles medidas provisionales o cautelares adoptadas por los tribunales distintos al que tuviera jurisdicción sobre la acción de conformidad con los párrafos 1 ó 2 del artículo. Filipinas señaló que esta disposición podía conducir a la expedición de órdenes conflictivas por tribunales de distintos Estados contratantes.

26. El Canadá, aunque señaló que no tenía objeciones a la medida de protección complementaria concedida a los demandantes en virtud de la segunda frase del párrafo 3, indicó que el ámbito de las « medidas provisionales y cautelares » allí mencionadas era incierto, y que esta disposición tal vez fuera incompatible con el párrafo 4 del artículo 21, destinado a eliminar múltiples litigios entre las mismas partes por las mismas causas.

Párrafo 4 del artículo 21

27. El Canadá propuso que se suprimiera este párrafo ya que implicaba cuestiones que eran de la competencia de la legislación nacional aplicable. Además, el párrafo podía crear dificultades para los demandantes si no era posible obtener garantías suficientes en ninguna jurisdicción.

28. Los Estados Unidos propusieron que las palabras « párrafos 1 y 2 del presente artículo », que figuraban en el inciso *a* del párrafo 4, se sustituyeran por « párrafos 1 ó 2 del presente artículo ». Los Estados Unidos indicaron que el texto actual tenía el resultado imprevisto de limitar la aplicabilidad del inciso *a* del párrafo 4 a los casos en que el buque que transportaba las mercancías había sido legalmente apresado.

Párrafo 5 del artículo 21

29. El Canadá propuso la supresión de este párrafo ya que se refería a cuestiones que debían dejarse a la legislación nacional aplicable. Hizo observar que podía ser imposible aplicar esta disposición debido a la existencia de leyes nacionales sobre la jurisdicción que no permitían una modificación por acuerdo entre las partes.

Artículo 22. Arbitraje

El artículo en su totalidad

1. La RSS de Bielorrusia, la RSS de Ucrania, la URSS y la INSA propusieron la supresión de este artículo [67]. Señalaron que el párrafo 1 concedía un número excesivo de opciones al demandante en relación con el lugar en el que podía incoar procedimientos arbitrales. En consecuencia, la retención de este artículo conduciría a un menor uso de las cláusulas de arbitraje en los conocimientos y a que se recurriera al arbitraje para la solución de controversias sobre el transporte marítimo de mercancías. Ese menor uso no sería conveniente ya que el arbitraje era un procedimiento más sencillo, más rápido y menos costoso que los procedimientos judiciales.

[67] La URSS y la INSA indicaron que algunos de sus comentarios al artículo 21 eran también aplicables al artículo 22.

2. Como alternativa a la supresión de este artículo, la RSS de Ucrania y la URSS propusieron que fuera modificado para prever que las opciones ofrecidas al demandante en cuanto al lugar del procedimiento arbitral se sujetarían a las condiciones contenidas en una cláusula o acuerdo de arbitraje que acompañara a un contrato de transporte.

3. El Canadá indicó que este artículo era aceptable pero que debía complementarse con disposiciones que trataran de los temas siguientes :

a) Si la incoación de procedimientos judiciales constituía una renuncia absoluta del derecho a incoar procedimientos arbitrales; y

b) Si se iba a permitir el recurso a los tribunales para obtener garantías con anterioridad a la incoación de procedimientos arbitrales.

Otorgamiento de opciones al demandante sólo si no se especifica ningún lugar en el contrato de transporte

4. La República Democrática Alemana propuso que el lugar en que podían incoarse procedimientos arbitrales debía determinarse de conformidad con las propuestas que había formulado para determinar el tribunal competente ante el cual se podían incoar procedimientos judiciales, es decir, debía ser el lugar especificado en el contrato de transporte, o el lugar —determinado de conformidad con un acuerdo entre los Estados— en que las partes tuvieran su residencia o establecimiento. Cuando no se aplicara la norma anterior, sólo debía darse al demandante la opción de elegir entre el puerto de carga, el puerto de descarga y el establecimiento principal del porteador.

Párrafo 2 del artículo 22

5. Bélgica indicó que el apartado iii) del inciso *a* podía conducir a la incoación de procedimientos arbitrales en sitios alejados de los puertos de carga y de descarga o el establecimiento principal del porteador. Bélgica mencionó la posibilidad de que, en virtud del apartado iii) del inciso *a*, un porteador que hubiera concertado un contrato de transporte por conducto de una agencia se viera obligado a aceptar un arbitraje en un lugar en el que tuviera simplemente una sucursal y, por consiguiente, no pudiera proteger debidamente sus intereses. Bélgica propuso que el apartado iii) del inciso *a* se modificara en consonancia con el modelo del artículo 17 del Convenio de Atenas de 1974 [68].

6. Los Estados Unidos propusieron que se modificara el inciso *b* para que dijera lo siguiente :

« Cualquier otro lugar *adicional que se designe a esos efectos* en la cláusula o acuerdo de arbitraje. »

Párrafo 4 del artículo 22

7. Sierra Leona propuso que se suprimiera este párrafo, aduciendo que el Convenio no debía interferir con un acuerdo entre las partes, anterior a una controversia, en cuanto al procedimiento de arbitraje.

[68] La disposición pertinente del inciso *d* del párrafo 1 del artículo 17 de ese Convenio se reproduce en el párrafo 12 del examen del artículo 21, nota 1.

Sugerencias sobre el texto

8. Los Estados Unidos propusieron que se armonizara la terminología utilizada en los artículos 20, 21 y 22.

PARTE VI. ESTIPULACIONES QUE SE APARTAN DEL CONVENIO

Artículo 23. Estipulaciones contractuales

Párrafo 1 del artículo 23

1. Sierra Leona propuso que se suprimiera este párrafo ya que debía permitirse a las partes en un contrato de transporte excluir mediante un acuerdo algunas o todas las disposiciones del Convenio [69].

2. El Canadá propuso que se suprimiera la última frase de este párrafo relativa a la « cláusula por la que se ceda el beneficio del seguro ». Indicó el peligro inherente en dar un solo ejemplo de los casos abarcados por las disposiciones generales contenidas en las dos primeras frases del párrafo.

3. Francia propuso que se sustituyeran las palabras « cualquier otro documento que acredite el contrato », en la primera frase del párrafo 1, por « cualquier otro documento relacionado con el transporte » a fin de evitar una posible superposición en el ámbito de los términos utilizados en dicha frase.

Párrafo 2 del artículo 23

4. El Canadá señalo que no tenía objeciones que formular a este párrafo en el supuesto de que su ámbito se limitaría a proporcionar al porteador los beneficios de una oportunidad económica o comercial.

Párrafo 3 del artículo 23

5. El Japón y la ICS opinaban que este párrafo era innecesario y, en consecuencia, propusieron que se suprimiera. Empero, el Canadá señaló que encontraba aceptable el párrafo.

6. Sierra Leona propuso que este párrafo se complementara con una disposición que estableciera claramente que el Convenio se aplicaba a cualquier conocimiento de embarque que no hiciera referencia al Convenio ni contuviera estipulaciones que se apartaran de las disposiciones de éste.

Párrafo 4 del artículo 23

7. El Canadá y el Japón propusieron que se suprimiera este párrafo. El Japón señaló que sus disposiciones no tendrían ninguna utilidad práctica.

8. El Canadá señaló que la segunda versión de este párrafo, que daba al demandante la facultad de recuperar los gastos que hubiese realizado para ejercer los derechos que le confería el párrafo 4, planteaba los siguientes problemas :

a) No estaba claro cuál era el alcance de los gastos que el demandante tenía derecho a recuperar;

[69] Para propuestas análogas de excluir ciertos contratos del ámbito de aplicación del Convenio, véanse los párrafos 7 a 14 del examen del artículo 2.

b) En muchos casos la disposición según la cual los gastos se determinarían « con arreglo al derecho del tribunal que conozca del caso » impedirían que se recuperaran dichos gastos porque, según varios derechos nacionales, las costas judiciales no podían ser recuperadas por los demandantes aunque ganasen el juicio;

c) La disposición parecía prever la posibilidad de que el porteador insertara deliberadamente cláusulas nulas en los conocimientos de embarque y sólo establecía una sanción limitada para ello, la cual, por otra parte, sólo se aplicaba si el cargador o consignatario ejercían acciones judiciales;

d) La disposición parecía violar el derecho de los tribunales nacionales a adjudicar las costas.

Por estas razones, el Canadá propuso que se suprimiera el párrafo 4.

Artículo 24. Avería gruesa

1. Bélgica y los Países Bajos propusieron que se modificara este artículo para que no invalidara la Regla D de las Reglas de York y Amberes. Los Países Bajos propusieron el siguiente texto :

« 1. Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de las disposiciones relativas a la avería gruesa contenidas en el contrato de transporte o en las leyes nacionales.

» 2. Las normas del presente Convenio relativas a la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías regirán la obligación del porteador de resarcir al consignatario respecto de cualquier contribución a la avería gruesa.

» 3. Las disposiciones del párrafo precedente no afectarán la obligación de contribuir a la avería gruesa en el caso de que el porteador no pueda justificar el hecho que ha dado lugar al sacrificio o gasto. »

2. El Japón señaló que el efecto combinado de la segunda frase de este artículo y el párrafo 1 del artículo 5 sería socavar el principio fundamental de la avería gruesa pues permitiría que la parte con un interés en la carga reclamara del porteador su contribución a la avería gruesa cuando ésta se produjera como consecuencia de un error náutico. Por ello, el Japón propuso que se examinara de nuevo esa segunda frase.

3. El Reino Unido indicó [70] que este artículo debía modificarse por las siguientes razones :

a) Un método mediante el cual la parte con interés en la carga podría oponerse a contribuir a la avería gruesa sería interponer una « excepción de equidad » a fin de que el porteador no se beneficiara por el daño que hubiera causado, aprovechándose de la contribución a la avería gruesa de dicha parte. Este método de proteger los intereses del propietario de la carga no se reflejaba en el texto actual del artículo 24 y, en consecuencia, podía, por inferencia, quedar excluido;

b) El artículo no tenía en cuenta el hecho de que :

i) Las « disposiciones relativas a la avería gruesa contenidas en el contrato de transporte o en las leyes nacionales » a que se aplicaba el Convenio no se relacionaban con el principio de la avería gruesa sino con el *ajuste* de ella; y

ii) Las mismas disposiciones deberían aplicarse a las reclamaciones en caso de salvamento.

El Reino Unido propuso el siguiente texto :

« *Avería gruesa y salvamento*

» Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de las disposiciones relativas a la avería gruesa contenidas en el contrato de transporte o en las leyes nacionales.

» A excepción de los artículos 6 y 20, las normas del presente Convenio relativas a la responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías determinarán asimismo si el consignatario puede resarcirse o negarse a contribuir a la avería gruesa o al salvamento. »

4. El Reino Unido propuso también que, como este artículo no se apartaba del Convenio, convenía sacarlo del capítulo VI del proyecto (« Estipulaciones que se apartan del Convenio ») y ubicarlo en el capítulo II (« Responsabilidad del porteador »), ya fuera como parte del artículo 5, o preferiblemente, como artículo separado.

5. El Canadá señaló que :

a) Un convenio sobre transporte marítimo de mercancías no debía atribuir a la avería gruesa un rango superior al que había venido teniendo en el derecho privado, y el artículo 24 se lo daría;

b) Con su texto actual, el artículo no bastaba para proteger la contribución del propietario de la carga a la avería gruesa cuando no se hubiera producido pérdida o daño de las mercancías y, si bien sólo indicaba que tal vez incumbiera al porteador la obligación de indemnizar al propietario de la carga, no limitaba la cuantía con que el porteador indemnizaría al propietario;

c) Si bien se estimaba en el Canadá que no había dificultades con el texto actual del artículo 5 del Convenio de Bruselas de 1924 [71], la inclusión de la segunda frase del artículo 24 parecía haber sido motivada por la opinión contraria.

Artículo 25. Otros convenios

Párrafo 1 del artículo 25

1. Filipinas propuso que se suprimiera este párrafo porque, a su juicio, sólo este Convenio debía regir el transporte marítimo de mercancías. De otro modo,

[70] La propuesta del Reino Unido relativa al efecto de las disposiciones sobre prescripción (artículo 20) respecto de ciertas reclamaciones por avería gruesa ya ha sido mencionada en el párrafo 2 del examen del artículo 20. La propuesta del Reino Unido de que el artículo 6 no se aplique a las reclamaciones por la carga respecto de la contribución a la avería gruesa y el salvamento ha sido mencionada anteriormente en el párrafo 35 del examen del artículo 6. El nuevo texto propuesto por el Reino Unido para el artículo 24, que aparece en el párrafo 3, recoge también las propuestas precedentes relativas a los artículos 6 y 20.

[71] La parte pertinente del artículo 5 del Convenio de Bruselas de 1924 dice lo siguiente :

« Ninguna disposición de estas reglas se considerará como impedimento para la inserción en un conocimiento de cualquier disposición lícita relativa a averías gruesas. »

Filipinas sugería que se limitara el alcance del párrafo, agregando al final las palabras « que no se opongan a las disposiciones del Convenio ».

2. El Canadá se oponía a la disposición contenida en el párrafo según la cual se subordinaba el Convenio a las disposiciones en contrario de otros convenios internacionales relativos a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima.

Nuevo párrafo 1 bis *propuesto*

3. El Reino Unido propuso que se agregara un nuevo párrafo al artículo 25, que estableciera que no se impondría ninguna responsabilidad conforme al Convenio cuando el transporte estuviera sujeto a las disposiciones del Convenio de Atenas de 1974. El Reino Unido señaló que este último Convenio se aplicaba al equipaje que iba con los pasajeros.

Párrafo 2 del artículo 25

4. El Canadá señaló que las disposiciones de este párrafo eran aceptables.

5. La Cámara Internacional de Navegación Marítima propuso que se agregara a los convenios mencionados en los incidos *a* y *b* del párrafo 2, la Convención relativa a la responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de materiales nucleares, firmada en Bruselas en 1971.

6. Austria propuso que se suprimieran las palabras « siempre que estas leyes sean tan favorables en todos sus aspectos a las personas que puedan sufrir ese daño como la Convención de París o la de Viena », que aparecían en el inciso *b* del párrafo 2. Señaló que bastaba con disponer que el explotador de una instalación nuclear fuera responsable con arreglo al derecho nacional aplicable, pues la comparación que exigía el inciso *b* del párrafo 2 resultaba imposible en algunos casos y, de todos modos, las disposiciones de la legislación nacional eran siempre más favorables al demandante que las disposiciones del proyecto de convenio o de los convenios internacionales a que se hacía referencia en el párrafo 2.

Sugerencia sobre el texto

7. Francia hizo una sugerencia que afectaba exclusivamente al texto francés del inciso *a* del párrafo 2.

5. Informe del Secretario General : proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías; proyecto de disposiciones relativas a la aplicación, reservas y otras cláusulas finales (A/CN.9/115)*

ÍNDICE

	Página
INTRODUCCIÓN	333
PROYECTO DE ARTÍCULOS	334
Artículo [ ]. Depositario	334
[Artículo [ ]. Aplicación]	334
Artículo [ ]. Fecha de aplicación	334
Artículo [ ]. Firma, ratificación, [aceptación, aprobación,] adhesión	334
Artículo [ ]. Reservas	334
Artículo [ ]. Entrada en vigor	335
Artículo [ ]. Denuncia	336

Introducción

1. En el octavo período de sesiones (10 a 21 de febrero de 1975) del Grupo de Trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo en el que se adoptó el texto del Proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, el Grupo de Trabajo pidió a la Secretaría que preparara un proyecto de cláusulas finales para que lo examinara la Comisión en su noveno período de sesiones. El presente informe se ha preparado en respuesta a esa petición.

2. Se observará que según el artículo sobre la « entrada en vigor », ésta depende de que Estados con un tonelaje determinado de transporte marítimo pasen a ser Estados contratantes, y la cantidad de tonelaje de un Estado contratante se determina mediante referencia a ciertos cuadros estadísticos contenidos en el Registro de Transporte Marítimo de Lloyd (Lloyd's Register of Shipping). La Secretaría ha preguntado al Registro de Transporte Marítimo de Lloyd sobre el método usado para compilar estos cuadros, su formato y la fecha de publicación del Registro, y ha recibido la información siguiente :

a) Los cuadros estadísticos se basan principalmente en los datos anotados en los registros de los buques, y se complementan con cualesquiera datos publicados sobre buques pequeños. Los datos se guardan en una computadora y se actualizan diariamente. Se recogen datos de todas las fuentes fidedignas conocidas, incluidas las autoridades gubernamentales, los armadores y los astilleros. Los datos se examinan y evalúan para asegurar su exactitud.

* 1.º de marzo de 1976.

b) El Registro de Transporte Marítimo de Lloyd no puede estar seguro de que las categorías de buques mercantes que actualmente aparecen en el cuadro 2 permanecerán idénticas en las futuras publicaciones de los cuadros, pues el desarrollo tecnológico de la construcción naval puede exigir cambios. No obstante, en el momento actual no se prevén cambios radicales en estas categorías.

c) El Registro se publica anualmente en octubre o noviembre de cada año. Las cifras contenidas en cada número publicado se refieren al 1.º de julio del año de su publicación.

Proyecto de artículos

Artículo [ ]. *Depositario*

El Secretario General de las Naciones Unidas queda designado depositario del presente Convenio.

[*Artículo* [ ]. *Aplicación*] [1]

[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 del presente Convenio, podrá declarar en el momento de la firma, ratificación, [aceptación, aprobación] o adhesión, que el presente Convenio 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].

2. Las declaraciones hechas en el momento de la firma estarán sujetas a confirmación a la ratificación [aceptación o aprobación] del Convenio.

3. Las declaraciones hechas con arreglo al párrafo 1 del presente artículo, y la confirmación de las declaraciones hechas con arreglo al párrafo 2 del presente artículo, se harán constar por escrito y deberán notificarse al depositario.

4. Las declaraciones indicarán expresamente las unidades territoriales a las que se aplica el Convenio.

5. Las declaraciones hechas con arreglo al párrafo 1 del presente artículo surtirán efecto desde la entrada en vigor del presente Convenio para el Estado de que se trate, salvo las declaraciones que sean notificadas al depositario después de dicha entrada en vigor. Estas últimas declaraciones surtirán efecto en la fecha en que el depositario reciba su notificación. Si en la notificación de estas declaraciones se indica que han de surtir efecto en una fecha especificada en la misma y dicha fecha es posterior a la fecha en que la notificación es recibida por el depositario, las declaraciones surtirán efecto en dicha fecha posterior.

6. Si el Estado contratante mencionado en el párrafo 1 del presente artículo no hace ninguna declaración en el momento de la firma, ratificación [aceptación, aprobación] o adhesión, el Convenio surtirá efectos en todas las unidades territoriales de ese Estado.]

Artículo [ ]. *Fecha de aplicación*

Cada Estado contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio a los contratos [de transporte] que se celebren en la fecha de entrada en vigor de este Convenio y posteriormente respecto de ese Estado.

Artículo [ ]. *Firma, ratificación, [aceptación, aprobación,] adhesión*

1. El presente Convenio estará abierto a la firma por todos los Estados hasta ..... * en la Sede de las Naciones Unidas, Nueva York.

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

3. Después de ..... *, este Convenio estará abierto a la adhesión por todos los Estados que no sean Estados signatarios.

4. Los instrumentos de ratificación [aceptación, aprobación] y adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

Artículo [ ]. *Reservas*

1. Todo Estado podrá, en el momento de la firma, ratificación, [aceptación, aprobación] o adhesión, formular una o más de las siguientes reservas :

a) .....

b) .....

2. No se podrán formular otras reservas al presente Convenio que las enunciadas en el párrafo 1 del presente artículo.

3. La reservas formuladas en el momento de la firma deberán confirmarse en el acto de la ratificación [aceptación o aprobación].

4. Las reservas formuladas con arreglo al párrafo 1 del presente artículo y la confirmación de las reservas efectuada con arreglo al párrafo 3 del presente artículo, deberán hacerse por escrito y notificarse al depositario.

5. Las reservas comenzarán a surtir efecto simultáneamente con la entrada en vigor del presente Convenio respecto del Estado de que se trate.

6. Todo Estado que haya formulado una reserva al presente Convenio podrá retirarla en cualquier momento mediante el envío de una notificación al depositario. Este retiro comenzará a surtir efecto en la fecha en que el

[1] Este artículo se basa en el artículo 31 de la Convención sobre la Prescripción en Materia de Compraventa Internacional de Mercaderías, Nueva York, 1974. No obstante, la Secretaría en el momento actual no tiene conocimiento de ningún Estado 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 del Proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías.

[2] Este párrafo se inspira en el párrafo 1 del artículo 31 de la Convención sobre la Prescripción en Materia de Compraventa Internacional de Mercaderías, Nueva York, 1974, y las palabras « con arreglo a su Constitución » que figuran entre corchetes aparecen en dicho párrafo. No obstante, la Comisión tal vez desee examinar si estas palabras son necesarias a los efectos del presente Convenio.

* Se insertará la misma fecha.

depositario reciba la notificación. Si la notificación indica que el retiro de una reserva ha de surtir efecto desde la fecha que allí se especifique, y esa fecha es posterior a aquella en que el depositario recibe la notificación, el retiro surtirá efecto en la fecha indicada en la notificación.

Artículo [ ]. *Entrada en vigor*

Variante A

1. El presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración de un año contado desde la fecha en que no menos de . . . Estados, cuyas flotas mercantes representen en conjunto como mínimo el . . . % del tonelaje bruto de las flotas mercantes mundiales, hayan llegado a ser Estados Contratantes en ella de conformidad con el artículo [ ] [3].

Variante B

1. El presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración de un año contado a partir de la fecha en que no menos de . . . Estados, incluidos . . . Estados cada una de cuyas flotas mercantes tenga como mínimo . . . toneladas brutas, hayan llegado a ser Partes Contratantes en ella de conformidad con el artículo [ ] [4].

2. Para los efectos del presente artículo, se considerará que el tonelaje es [el que figura en el *Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables 197*, cuadro 1, relativo a las flotas mercantes del mundo] [el que figura, respecto de un Estado Contratante, en la edición del *Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables*, cuadro 1, relativo a las flotas mercantes del mundo, que se haya publicado en la fecha más reciente antes de aquella en que ese Estado haya llegado a ser Parte Contratante] [5].

3. Respecto de cada Estado que llegue a ser Parte Contratante en el presente Convenio en el curso del año a que se hace referencia en el párrafo 1, o después de expirado el mismo, el presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración de un año contado a partir de la fecha en que se depositó el instrumento pertinente en nombre de ese Estado.

Variante A

4. Todo Estado que sea parte en el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (Convenio de 1924), cuando llegue a ser Parte Contratante en el presente Convenio, notificará al Gobierno de Bélgica, en su calidad de depositario del Convenio de 1924, su denuncia de dicho Convenio, con objeto de que el Convenio de 1924 deje de surtir efecto con respecto a ese Estado simultáneamente con la entrada en vigor del presente Convenio con respecto a ese mismo Estado. A los efectos de este párrafo y antes de la fecha en que se deposite en poder del Secretario General de las Naciones Unidas el último instrumento de ratificación [aceptación, aprobación] o adhesión exigido en el párrafo 1 del presente artículo para que el presente Convenio entre en vigor, un Estado podrá pedir el Gobierno de Bélgica que considere que la denuncia del Convenio de 1924 por ese Estado se recibió el primer día del mes siguiente a aquella fecha.

5. Cuando se deposite el último instrumento de ratificación [aceptación, aprobación] o adhesión exigido en el párrafo 1 del presente artículo para la entrada en vigor del presente Convenio, el depositario del presente Convenio informará al Gobierno de Bélgica, en su calidad de

[3] Esta disposición se inspira en el criterio adoptado en el artículo 49 de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, firmada en Ginebra en 1974, y en el artículo 17 del Convenio Internacional sobre arqueo de buques, firmado en Londres en 1969.

[4] La presente disposición se inspira en el criterio adoptado en el artículo 13 del Protocolo por el que se modifica el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (Bruselas, 23 de febrero de 1968), en el artículo 11 de la Convención internacional sobre la limitación de la responsabilidad de propietarios de buques de mar, firmada en Bruselas en 1957, y en el artículo XV del Convenio internacional de responsabilidad civil por daños causados por contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, firmado en Bruselas el 29 de noviembre de 1969.

[5] Esta disposición se inspira en el criterio adoptado en el artículo 49 de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, firmado en Ginebra en 1974. El texto del párrafo 1 del artículo 49 es el siguiente :

« 1) La presente Convención entrará en vigor seis meses después de la fecha en que al menos 24 Estados, cuyo tonelaje represente en conjunto como mínimo el 25 % del tonelaje mundial, hayan llegado a ser Partes Contratantes en ella conforme al artículo 48. A los efectos del presente artículo, se considerará que el tonelaje es el que figura en el *Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables 1973*, cuadro 2, « *World fleets — analysis by principal types* », en lo que respecta a los buques de carga general (incluidos los buques de carga/pasaje) y los buques portacontenedores (completamente celulares), excluida la flota de reserva de los Estados Unidos y las flotas estadounidense y canadiense de los Grandes Lagos. »

Cabe notar que en el informe de la Conferencia de Plenipotenciarios sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, volumen II (TD/CODE/13/Add.1, segunda parte), figuran las estadísticas relativas al tonelaje extraídas del *Lloyd's Register of Shipping, Statistical Tables 1973*, cuadro 2, « *World fleets — analysis by principal types* », junto con una nota explicativa. En una nota de pie de página al artículo 49 de la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas se hace referencia a estas estadísticas según figuran en el documento TD/CODE/13/Add.1, segunda parte.

En algunas convenciones respecto de las cuales el Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental ejerce las funciones de depositario (por ejemplo, el artículo 17 del Convenio Internacional sobre arqueo de buques, de 1969; y en algunos convenios de índole marítima adoptados por la OIT (por ejemplo, el artículo 15 de la Convención 133 de 1970 : Convenio relativo al alojamiento de la tripulación a bordo) figuran disposiciones según las cuales la entrada en vigor depende del hecho de que los Estados contratantes posean una flota mercante con una cantidad específica de toneladas, pero no se indica la forma en que se habrá de determinar ese tonelaje. En respuesta a preguntas formuladas por la Secretaría, las secretarías de la OCMI y la OIT han indicado que, para los efectos de las disposiciones mencionadas en materia de entrada en vigor, el tonelaje se determina con arreglo a los datos estadísticos que figuran en el *Lloyd's Register of Shipping*.

En respuesta a la pregunta hecha por la Secretaría al *Lloyd's Register of Shipping* acerca de la posible utilización de sus cuadros estadísticos para los efectos de determinar el tonelaje, esa institución sugirió que tal vez se podría estudiar la posibilidad de determinar el tonelaje de la flota mercante de un Estado Contratante no con referencia al cuadro 1 (« Merchant fleets of the world »), sino con referencia al cuadro 2 (« World fleets — analysis by principal types »). La referencia al cuadro 2 puede ser adecuada si se considera que solamente el tonelaje de algunos tipos de buques mercantes será pertinente para el cálculo del tonelaje de la flota mercante de un Estado a los efectos de las disposiciones relativas a la entrada en vigor. Tal vez la Comisión desee considerar esta sugerencia.

depositario del Convenio de 1924, la fecha en que se efectuó dicho depósito y los nombres de los Estados Contratantes del Convenio en dicha fecha.

Variante B

4. Un Estado que sea parte en el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (Convenio de 1924), en el momento de convertirse en Parte Contratante del presente Convenio, notificará al Gobierno de Bélgica, en su calidad de depositario del Convenio de 1924, su denuncia de dicho Convenio, junto con una declaración de que esta denuncia surtirá efecto a partir de la fecha en que el presente Convenio entre en vigor con respecto a dicho Estado.

5. Con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo cuando el presente Convenio entre en vigor, su depositario notificará al Gobierno de Bélgica, en su calidad de depositario del Convenio de 1924, la fecha de esta entrada en vigor y los nombres de los Estados Contratantes con respecto a los cuales el Convenio haya entrado en vigor.

6. Las disposiciones del párrafo 4 del presente artículo se aplicarán, correspondientemente, a los Estados partes en el Protocolo firmado el 23 de febrero de 1968 por el que se modifica el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924.

Artículo [ ]. *Denuncia*

1. Toda Parte Contratante podrá denunciar el presente Convenio en cualquier momento mediante notificación por escrito al depositario.

2. Esta denuncia surtirá efecto [un año] después de la fecha de recepción de la notificación por el depositario. Cuando en la notificación se establezca un período más largo, la denuncia surtirá efecto cuando expire dicho período, contado a partir de la fecha en que la notificación haya llegado a poder del depositario.

Hecho en ....., en un solo original, del que los textos en chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

V.—FORMACIÓN Y ASISTENCIA

Nota del Secretario General : formación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional (A/CN.9/121)*

1. En relación con el octavo período de sesiones de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, se realizó en Ginebra del 14 al 18 de abril de 1975 un simposio sobre el papel de las universidades y los centros de investigación en la enseñanza, la difusión y el reconocimiento más generalizado del derecho mercantil internacional.

2. Al clausurarse el simposio, el primero realizado dentro del programa de formación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional de la Comisión, los participantes aprobaron una resolución que solicitaron se presentara a la Comisión. El texto de esa resolución figura como anexo a esta nota.

ANEXO

Resolución del Simposio sobre Derecho Mercantil Internacional

Este Simposio :

1. *Expresa su reconocimiento* a la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) por la labor realizada por ésta y su secretaría en la organización del simposio, así como a los gobiernos que han aportado contribuciones voluntarias para la realización de la propuesta, lo que hizo posible que los participantes acudieran a Ginebra para observar la labor de la Comisión e intercambiar opiniones sobre el papel de las universidades y centros de investigación en la enseñanza, la difusión y el reconocimiento más generalizado del derecho mercantil internacional.

2. *Expresa la opinión* de que el derecho mercantil internacional es una disciplina apropiada para la enseñanza y las investigaciones en universidades y centros de investigación, aunque reconoce que existen diferencias entre las necesidades y los problemas relativos a esa materia en los países de donde proceden los participantes;

3. *Expresa su deseo* de que los participantes puedan continuar celebrando debates más detallados sobre esas necesidades y problemas e intercambiando información adicional;

4. *Expresa la esperanza* de que la CNUDMI colabore y coopere en el logro de estos objetivos ofreciendo sus recursos y sus buenos oficios a fin de :

a) Completar el programa de trabajo emprendido por la CNUDMI en la elaboración y distribución de bibliografías sobre derecho mercantil internacional;

b) Continuar dando la más amplia difusión a sus informes y deliberaciones;

c) Pedir a los gobiernos miembros de la CNUDMI que establezcan un fondo para el fomento de la enseñanza y la investigación del derecho mercantil internacional mediante el estímulo, la promoción y el fomento de los intercambios de estudiosos de esta disciplina;

d) Servir en general de centro de intercambio y comunicación entre los especialistas dedicados a la enseñanza y la investigación en la esfera del derecho mercantil internacional.

---

* 31 de marzo de 1976.

VI.—ACTIVIDADES DE OTRAS ORGANIZACIONES

Informe del Secretario General : actividades en curso de las organizaciones internacionales en relación con la armonización y la unificación del derecho mercantil internacional (A/CN.9/119)*

ÍNDICE

	Párrafos
INTRODUCCIÓN	1–4
I. ORGANOS Y ORGANISMOS ESPECIALIZADOS DE LAS NACIONES UNIDAS	5–41
A. Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE)	5–16
B. Comisión Económica de las Naciones Unidas para América Latina (CEPAL)	17–22
C. Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)	23–26
D. Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)	27–39
E. Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO)	40
F. Fondo Monetario Internacional (FMI)	41
II. OTRAS ORGANIZACIONES INTERGUBERNAMENTALES	42–95
A. Comité Jurídico Consultivo Asiático-Africano	42–51
B. Banco Asiático de Desarrollo	52
C. Consejo de Europa	53–57
D. Comisión de las Comunidades Europeas	58–66
E. Consejo de Asistencia Económica Mutua (CAEM)	67–72
F. Conferencia de La Haya sobre Derecho Internacional Privado	73–83
G. Banco Internacional de Cooperación Económica (BICE)	84–85
H. Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT)	86–95
III. ORGANIZACIONES INTERNACIONALES NO GUBERNAMENTALES	96–111
A. Cámara de Comercio Internacional (CCI)	96–108
B. Organización Internacional de Normalización (OIN)	109
C. Unión Internacional de Seguros de Transportes	110–111
	Página
INDICE DE MATERIAS	352

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 presentaron informes a la Comisión en su cuarto período de sesiones, celebrado en 1971 (A/CN.9/59), en su quinto período de sesiones, celebrado en 1972 (A/CN.9/71), en su sexto período de sesiones, celebrado en 1973 (A/CN.9/82) **, en su séptimo período de sesiones, celebrado en 1974 (A/CN.9/94 y Add.1 y 2) ***, y en su octavo período de sesiones, celebrado en 1975 (A/CN.9/106) ****.

3. El presente informe, preparado para el noveno período de sesiones (1976), 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 figuran en informes anteriores [3]. Algunas de las

* 23 de marzo de 1976.

** *Anuario de la CNUDMI, vol. IV : 1973*, segunda parte, V.

[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 N.º 17* (A/8017), párr. 172 (*Anuario de la CNUDMI, vol. I : 1968-1970*, segunda parte, III, A).

*** *Anuario de la CNUDMI, vol. V : 1974*, segunda parte, V.

**** *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, segunda parte, V.

[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.

[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), sexto (A/CN.9/82; *Anuario de la CNUDMI, vol. IV : 1973*, segunda parte, V), séptimo (A/CN.9/94 y Add.1 y 2; *Anuario de la CNUDMI, vol. V : 1974*, segunda parte, I) y octavo (A/CN.9/106; *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, segunda parte, VII), 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

(Continúa en la página siguiente.)

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.

4. Al final del presente informe figura un índice por materias.

I.—Organos y organismos especializados de las Naciones Unidas

A.—Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE)

Compraventa internacional de mercaderías

a) *Condiciones generales de venta, contratos tipo y modalidades comerciales uniformes*

5. El Grupo de Expertos de la CEPE sobre las prácticas internacionales de contratación en materia industrial celebró sus períodos de sesiones octavo y noveno en 1975. En ambos períodos de sesiones los expertos centraron su atención en el proyecto de guía para la redacción de contratos sobre cooperación industrial; tomaron nota también de la información aportada por algunos expertos, interesados en participar en la prestación de asistencia al Comité Jurídico Consultivo Asiático-Africano, sobre el asesoramiento que habían estado prestando oficiosamente a la secretaría de la CEPE a fin de que ésta pudiera hacer observaciones sobre el proyecto de contratos tipo y condiciones generales de venta elaborado por ese Comité.

6. Se recordará que en la anterior reseña de la labor de la CEPE (A/CN.9/106, párr. 5) * se decía que el Comité Jurídico Consultivo Asiático-Africano proyectaba realizar una consulta sobre la base de estos proyectos de texto, y que se pediría que participaran expertos de las organizaciones que realizaban actividades en esta esfera. El Comité Jurídico Consultivo Asiático-Africano había solicitado además que se formularan observaciones por escrito antes de fines de 1975.

7. Durante los períodos de sesiones octavo y noveno del Grupo de Expertos, los participantes de varios países miembros de la CEPE mostraron interés en su función consultiva, que contribuirá a dar a conocer mejor las condiciones generales de la CEPE y, posiblemente, a que sean aceptadas más ampliamente, lo cual es uno de los objetivos del Grupo de Expertos. Mediante sus esfuerzos, y especialmente mediante las contribuciones de los participantes de Bélgica, Finlandia, Noruega y la República Federal de Alemania, la secretaría de la CEPE pudo enviar las observaciones solicitadas. No obstante, se decidió que los detalles de los proyectos del Comité Jurídico Consultivo Asiático-Africano no se analizaran en la fase actual de los trabajos; la secretaría de la CEPE distribuiría algunas observaciones generales solamente, comunicando al mismo tiempo las seguridades de los expertos interesados de que seguirían prestando asistencia, a medida que se necesitara, cuando los trabajos del Comité Jurídico Consultivo Asiático-Africano estuvieran más avanzados.

8. El Grupo de Expertos sobre las prácticas de comercio internacional en materia de productos agrícolas celebró sus períodos de sesiones 16.º y 17.º en 1975 y su 18.º período de sesiones en enero de 1976. A este respecto cabe remitirse al párrafo 6 del documento A/CN.9/106, en el cual se reproduce una lista de las condiciones generales y normas de valuación elaborada por el Grupo de Expertos. Las condiciones generales y normas de valuación de frutas secas y deshidratadas (AGRI/WP.1/GE.7/53) fueron objeto de una lectura definitiva antes de su publicación en el primero de los períodos de sesiones mencionados.

9. En el 17.º período de sesiones se inició la segunda lectura del proyecto de normas de arbitraje [AGRI/WP.1/GE.7/R.9/Rev.1 y (ahora) Rev.2]. Varios países estuvieron representados en este período de sesiones no sólo por expertos conocedores del comercio diario en los productos pertinentes y con experiencia práctica del arbitraje en sus esferas respectivas, sino también por expertos en arbitraje comercial. Se hizo referencia a los trabajos correspondientes de la CNUDMI. Se espera que en 1976 se destinen dos períodos de sesiones al estudio del proyecto de normas de arbitraje.

10. En el 18.º período de sesiones, celebrado en enero de 1976, se iniciaron los trabajos relativos a la armonización de artículos similares en la serie de tres condiciones generales (para patatas, para frutas secas y deshidratadas y para frutas y verduras frescas). Se decidió mantener la separación de los tres instrumentos con la denominación « Condiciones generales de venta Naciones Unidas/CEPE para ... ».

b) *Guía para la redacción de diferentes contratos*

11. Como se indicó en el párrafo 5 *supra*, el Grupo de Expertos sobre las prácticas internacionales de contratación en materia industrial prosiguió en 1975 sus trabajos sobre el proyecto de guía para la redacción de contratos de cooperación industrial. Ya se ha llegado a un acuerdo sobre el texto, pero se efectuará la lectura definitiva cuando el Grupo de Expertos se reúna en mayo de 1976. En ese período de sesiones comenzarán los trabajos relativos a la guía siguiente, es decir, el estudio del texto preliminar de un proyecto de guía para la redacción de contratos de consorcios internacionales.

(Continuación de la nota 3.)

Privado (UNIDROIT); Desarrollo progresivo del derecho mercantil internacional, informe del Secretario General (1966), *Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo primer período de sesiones, Anexos*, tema 88 del programa, documento A/6396, párrs. 26 a 189 (*Anuario de la CNUDMI, vol. I : 1968-1970*, primera parte, 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.º de abril de 1970 (UNCITRAL/III/CRP.2).

* Reproducido en el *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, segunda parte, V.

c) *Proyectos en esferas relacionadas con el derecho mercantil internacional*

Facilitación de los procedimientos comerciales internacionales

12. El Grupo de Trabajo sobre facilitación de los procedimientos comerciales internacionales prosiguió su estudio del tema titulado « Propósitos y modalidades de la firma de los documentos comerciales internacionales », descrito en el párrafo 11 del documento A/CN.9/106 *. Se estableció estrecha cooperación con el Grupo Mixto de Trabajo de la CCI sobre los problemas jurídicos resultantes del uso de la elaboración automática de datos en el comercio internacional, de reciente creación.

13. En este contexto, como en muchos otros, los miembros del Grupo de Trabajo expresaron su preocupación por el hecho de que se supiera poco acerca del trabajo realizado en materia de facilitación del comercio por abogados y expertos gubernamentales encargados de la reglamentación de la circulación internacional de mercancías. No obstante, ahora se proyectan tomar medidas para remediar esta situación, como la elaboración de un manual de facilitación y la publicación de un folleto en el que se describa la labor del Grupo de Trabajo y de sus dos Grupos de Expertos, sobre las necesidades y documentación en materia de datos y sobre la elaboración y la codificación automática de datos, respectivamente.

14. La Cámara de Comercio Internacional presentó en el documento N.º 470/261-460/189 los antecedentes de los problemas jurídicos relacionados con el uso de la elaboración automática de datos para el comercio internacional.

Políticas de normalización

15. La Comisión Económica para Europa, en su decisión G (XXX), titulada « Normalización », adoptada en su 30.º período de sesiones, celebrado en 1975, invitó a los Gobiernos a considerar debidamente la aplicación de las recomendaciones formuladas en las reuniones de funcionarios gubernamentales encargados de las políticas de normalización. La decisión se refiere a la recomendación de los funcionarios gubernamentales sobre el método de « referencia a normas » descrito en el documento A/CN.9/106 **, que es un nuevo método de armonización de ciertos sectores de las legislaciones nacionales con los sectores correspondientes de la legislación vigente en otros países. Algunos de los órganos auxiliares de la Comisión han iniciado investigaciones sobre el uso del método en sus esferas de competencia para formular recomendaciones encaminadas a armonizar la legislación nacional o para redactar convenciones u otros instrumentos cuya aceptación producirá la armonización y a veces también la eliminación de las barreras comerciales.

d) *Convención Aduanera relativa al Sistema del Carnet TIR para el Transporte Internacional de Mercaderías*

16. La Convención Aduanera relativa al Sistema del Carnet TIR para el Transporte Internacional de Mercaderías (Convención TIR) (1959) fue revisada bajo los auspicios de la CEPE, y el nuevo texto fue aprobado en una conferencia que se reunió en Ginebra con este fin en noviembre de 1975. La nueva Convención TIR, 1975 (ECE/TRANS/17) fue abierta a la firma en Ginebra el 1.º de enero de 1976 y permanecerá abierta hasta el 31 de diciembre de 1976. Posteriormente será depositada en poder del Secretario General de las Naciones Unidas en Nueva York. La finalidad de la Convención es facilitar el transporte de mercancías que requiera transporte internacional por carretera mediante la simplificación de las formalidades aduaneras, incluido un sistema de garantía aduanera.

B.—Comisión Económica de las Naciones Unidas para América Latina (CEPAL)

Facilitación del comercio y el transporte

17. La Comisión Económica para América Latina hizo un estudio, a petición de los Gobiernos de Bolivia y Chile, de los procedimientos y la documentación de transporte y aduanas para el tránsito de mercaderías a través del puerto de Arica con destino a Bolivia. En el informe correspondiente, titulado « Estudio de facilitación del tránsito de mercaderías con destino a Bolivia a través del puerto de Arica » (E/CEPAL/L.116, enero de 1975), se propuso un sistema integrado de tránsito que fue aprobado por ambos Gobiernos y puesto en práctica en agosto de 1975.

18. La CEPAL ha fomentado también la coordinación entre las organizaciones regionales interesadas en la facilitación del comercio y el transporte, como la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), la Organización de los Estados Americanos (OEA), la Comunidad del Caribe (CARICOM), la Junta del Acuerdo de Cartagena (JUNAC) y la Secretaría permanente del Tratado general de integración económica centroamericana, y ha ayudado a formar grupos nacionales de facilitación en América Latina (véase « Facilitación del comercio y el transporte en América Latina », E/CEPAL/1005, 23 de abril de 1975). A fin de dar mayor difusión a las actividades de facilitación en América Latina y en otras partes, la CEPAL comenzó a publicar en agosto de 1975 un boletín bimensual titulado « FAL — Facilitación del comercio y el transporte en América Latina ».

Transporte internacional por carretera

19. En colaboración con la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), la CEPAL preparó un proyecto de convención para el transporte multinacional por ferrocarril para lograr una circulación internacional más libre de los vagones de ferrocarril en el cono sur de América del Sur. La convención fue aprobada por los ferrocarriles de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile y Paraguay durante la XI Asamblea General de la ALAF, celebrada en Montevideo en octubre de 1975, y entrará en vigor cuando se completen las normas y reglamentos complementarios.

20. Desde mediados de 1975 la CEPAL ha estado preparando un proyecto para promover el estableci-

* *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, segunda parte, VII.

** Reproducido en el *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, segunda parte, V.

miento de servicios de transporte de mercaderías por autopista entre Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela y para eliminar las barreras legales y administrativas que obstaculizan estos servicios. El proyecto se está ejecutando conjuntamente con la Corporación Andina de Fomento (CAF) y en colaboración con la Junta del Acuerdo de Cartagena.

Transporte intermodal internacional

21. La CEPAL ha seguido asesorando a los países latinoamericanos en la preparación de una convención de transporte intermodal internacional y a este respecto prestó asistencia técnica durante 1975 a Cuba, Chile, Ecuador, México y Perú.

22. Se preparó un documento sobre la responsabilidad civil de los transportistas intermodales internacionales, titulado « Sistemas de responsabilidad y seguros en el caso de contratos de transporte intermodal internacional » (E/CEPAL/L.123, 24 de noviembre de 1975) para la primera reunión de expertos del Grupo Andino en seguros de transportes, organizada por la JUNAC.

C.—Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)

Revisión de la Convención de Varsovia de 1929, con las modificaciones introducidas por el Protocolo de La Haya de 1955

23. Las anteriores etapas de la labor de la OACI para la revisión de la Convención de Varsovia de 1929, con las modificaciones introducidas por el Protocolo de La Haya de 1955, se describieron en los informes presentados a la CNUDMI en sus períodos de sesiones sexto (A/CN.9/82, párr. 6) * y octavo (A/CN.9/106, párr. 23) **.

24. Una Conferencia Internacional de Derecho Aéreo, convocada por el Consejo de la OACI, se reunió del 3 al 25 de septiembre de 1975 en la sede de la OACI, en Montreal, y como consecuencia de sus deliberaciones aprobó y abrió a la firma los siguientes Protocolos :

a) Protocolo Adicional N.º 1 que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929 [4];

b) Protocolo Adicional N.º 2 que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955 [5];

c) Protocolo Adicional N.º 3 que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por los Protocolos hechos en La Haya el 28 de septiembre de 1955 y en la ciudad de Guatemala el 8 de marzo de 1971 [6]; y

d) Protocolo de Montreal N.º 4 que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, modificado por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955 [7].

25. La Conferencia aprobó además una resolución con miras a consolidar los diferentes instrumentos del sistema de Varsovia en un convenio único.

26. El 19 de noviembre de 1975, el Consejo, al considerar dicha resolución, decidió enmendar al programa general de trabajo del Comité Jurídico de manera de incluir como primera cuestión el tema titulado « Estudio de la consolidación de los instrumentos del " sistema de Varsovia " en un convenio único »; solicitar al Presidente del Comité Jurídico que creara un subcomité especial a fin de que estudiara el tema anteriormente mencionado; convocar un período de sesiones del Subcomité del 17 de mayo al 1.º de junio de 1976, en Montreal, y convocar el 22.º período de sesiones del Comité Jurídico en Montreal del 19 de octubre al 12 de noviembre de 1976, con objeto de que estudie el tema anteriormente mencionado sobre la base del informe del Subcomité y de las observaciones recibidas de los Estados. Se reservó la decisión acerca de la convocación de la Conferencia Diplomática en 1977 hasta que se disponga del informe del 22.º período de sesiones del Comité Jurídico.

D.—Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)

Actividades de la UNCTAD en la esfera de la reglamentación del transporte marítimo internacional

a) *Transporte intermodal internacional*

27. El Grupo Preparatorio Intergubernamental para un convenio sobre el transporte intermodal internacional, integrado por 58 miembros, celebró su tercer período de sesiones del 16 de febrero al 5 de marzo de 1976. A fin de ayudar al Grupo Preparatorio Intergubernamental en su labor, la secretaría de la UNCTAD preparó nuevos estudios circunstanciados acerca de las consecuencias técnicas, económicas, jurídicas e institucionales de las operaciones de transporte intermodal. El Grupo Preparatorio Intergubernamental celebrará su cuarto período de sesiones del 1.º al 19 de noviembre de 1976.

b) *Contratos de fletamento*

28. El Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo, en su cuarto período de sesiones, celebrado del 27 de enero al 7 de febrero de 1975, pidió a la secretaría de la UNCTAD que realizara, además de su informe titulado « Pólizas de fletamento » (TD/B/C.4/ISL/13), dos grandes estudios, que se encuentran en preparación : *a)* un análisis comparado

* Reproducido en el *Anuario de la CNUDMI, vol. IV : 1973*, segunda parte, V.

** Reproducido en el *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, segunda parte, V.

[4] OACI, documento N.º 9145.

[5] OACI, documento N.º 9146.

[6] OACI, documento N.º 9147.

[7] OACI, documento N.º 9148.

de las tres formas principales de pólizas de fletamento por tiempo, y *b)* un análisis comparado análogo de las cláusulas de los contratos de fletamento por viaje.

29. Sobre la base de esos estudios, la secretaría de la UNCTAD preparará nuevos materiales que ayudarán al Grupo de Trabajo a determinar las cláusulas importantes de las pólizas de fletamento por tiempo y por viaje que se prestan a normalización, armonización y perfeccionamiento, y a seleccionar los aspectos de las actividades de fletamento que puedan ser susceptibles de reglamentación internacional.

c) *Conocimientos de embarque marítimo*

30. El Asesor Jurídico de las Naciones Unidas, en nombre del Secretario General de la Organización, en una carta fechada el 25 de marzo de 1975 y dirigida al Secretario General de la UNCTAD, transmitió el texto de un proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías e invitó a la UNCTAD a presentar las observaciones sobre el proyecto de convenio que juzgara pertinentes.

31. El Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre reglamentación internacional del transporte marítimo celebrará su quinto período de sesiones en dos partes, la primera en enero de 1976 para examinar el proyecto de convenio preparado por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI, y la segunda en julio de 1976 para considerar el texto elaborado por la propia CNUDMI en su noveno período de sesiones.

32. A fin de facilitar la labor del Grupo de Trabajo de la UNCTAD de dictaminar sobre el fondo del proyecto de convenio, la secretaría de la UNCTAD ha preparado un comentario junto con recomendaciones para que se introduzcan en el texto del proyecto las modificaciones que considere convenientes (TD/B/C.4/ISL/19 y supps.1 y 2).

d) *Decisiones relativas al derecho marítimo adoptadas por la Comisión del Transporte Marítimo en su séptimo período de sesiones*

33. La Comisión, de conformidad con su resolución 22 (VI), pidió a la secretaría de la UNCTAD que concediera prioridad al estudio de las consecuencias económicas para el transporte marítimo internacional de la existencia o inexistencia de un vínculo auténtico entre el buque y el pabellón de matrícula, según se define explícitamente en las convenciones internacionales en vigor.

34. La Comisión examinó un informe de la secretaría de la UNCTAD acerca del régimen aplicable a los buques mercantes extranjeros en los puertos (TD/B/C.4/136) y decidió que la secretaría de la UNCTAD debía seguir de cerca las deliberaciones de la OCMI relativas a la preparación de un convenio internacional sobre el régimen de los buques en puertos extranjeros e informar a la Comisión en su octavo período de sesiones, a la cual podría presentar además toda la información pertinente, inclusive las observaciones que mereciera el tema al Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo.

e) *Asistencia técnica*

35. La secretaría de la UNCTAD, como parte de su programa de asistencia técnica y en cooperación con otros organismos del sistema de las Naciones Unidas, participó en diversos programas de asistencia a los países en desarrollo en cuestiones jurídicas relacionadas con el transporte marítimo.

f) *Empresas multinacionales y prácticas comerciales restrictivas*

36. La Comisión de Manufacturas celebró su séptimo período de sesiones en Ginebra del 23 de junio al 4 de julio de 1975. En ese período de sesiones la Comisión aprobó la resolución 9 (VII), en que decidió establecer un segundo Grupo Especial de Expertos en prácticas comerciales restrictivas, con el siguiente mandato :

« El Grupo debe tener en cuenta la necesidad de adoptar medidas correctivas adecuadas en los niveles nacional, regional, interregional e internacional con respecto a las prácticas comerciales restrictivas que afectan desfavorablemente al comercio y desarrollo de los países en desarrollo, y

» *a)* Identificar aquellas prácticas de las que cabe pensar que den lugar a la adquisición y al abuso de un poder de mercado en los planos nacional e internacional;

» *b)* Estudiar las maneras de mejorar el intercambio de información sobre las prácticas comerciales restrictivas entre los gobiernos de los países desarrollados y los de los países en desarrollo;

» *c)* Examinar los elementos para la formulación de una ley tipo, o leyes tipo, para los países en desarrollo sobre prácticas comerciales restrictivas; y

» *d)* Examinar la posibilidad de formular principios multilateralmente aceptables sobre las prácticas comerciales restrictivas, destinados a corregir las prácticas que afectan desfavorablemente al comercio y el desarrollo de los países en desarrollo. »

Además, se pidió al Grupo que hiciera recomendaciones relativas a las tareas que le habían sido encomendadas y que informara al séptimo período extraordinario de sesiones de la Junta de Comercio y Desarrollo, que debía reunirse en marzo de 1976. La Comisión pidió además al Secretario General de la UNCTAD que informara a la Comisión de Empresas Transnacionales del contenido de la resolución y que asegurara la coordinación entre los trabajos de la UNCTAD y los de la Comisión a fin de ayudar a ambos órganos en el cumplimiento de sus respectivas tareas.

37. El segundo Grupo Especial de Expertos se reunió en Ginebra del 20 al 24 de octubre de 1975 pero, dado que no pudo completar su labor en ese período de sesiones, recomendó al Secretario General de la UNCTAD, de conformidad con la resolución 9 (VII) de la Comisión de Manufacturas, que convocara nuevamente al Grupo de Expertos lo más pronto posible en 1976 y, a este respecto, que tomara medidas para que el período de sesiones tuviera una duración de dos semanas. El segundo período de sesiones del Grupo se reunió en Ginebra del 16 al 27 de febrero de 1976.

38. Cabe recordar además que la Asamblea General, en su séptimo período extraordinario de sesiones, decidió que « deben eliminarse las prácticas comerciales restrictivas que repercutan en forma adversa sobre el comercio internacional, en especial el de los países en desarrollo, y deben hacerse esfuerzos en los planos nacional e internacional con el objetivo de negociar un conjunto de reglas y principios equitativos ». El Grupo de Expertos anteriormente mencionado está examinando también este aspecto.

39. Debe señalarse además que la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, en su cuarto período de sesiones, que se celebrará en Nairobi en mayo de 1976, examinará la cuestión de una estrategia general para expandir y diversificar el comercio de exportación de manufacturas y semimanufacturas de los países en desarrollo. Un aspecto importante de esta estrategia es el papel de las empresas transnacionales en el comercio de manufacturas de los países en desarrollo y el control de las prácticas comerciales restrictivas en general. A este respecto, los documentos pertinentes que se presentarán a la Conferencia en ese período de sesiones son :

Una estrategia general para expandir y diversificar el comercio de exportación de manufacturas y semimanufacturas de los países en desarrollo (TD/185)

Función de las empresas transnacionales en el comercio de manufacturas y semimanufacturas de los países en desarrollo (TD/185/Supp.2)

E.—Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO)

40. La Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación ha participado en dos proyectos relacionados con las condiciones generales de venta, contratos tipo y modalidades comerciales uniformes :

i) Definición de las modalidades utilizadas en el comercio de arroz, aprobadas por el Grupo intergubernamental sobre el arroz en 1972.

ii) Ordenanza modelo sobre la clasificación del cacao y código de práctica, aprobada por un Grupo de Trabajo en 1969 e incorporada en la legislación nacional de países a los cuales corresponde el 80 % del comercio mundial de cacao.

F.—Fondo Monetario Internacional (FMI)

41. Se preparó un proyecto preliminar de ley uniforme sobre letras de cambio internacionales (A/CN.9/57) *, que fue presentado a la CNUDMI en su quinto período de sesiones. Este proyecto se revisó posteriormente para incluir en él los pagarés internacionales (A/CN.9/WG./IV/WP.2) ** y, de conformidad con la petición de la CNUDMI, se presentó al Grupo de Trabajo sobre títulos negociables internacionales para la preparación de un proyecto definitivo. El Grupo de Trabajo ha seguido examinando ese proyecto. Algunos funcionarios del Fondo han asistido a las reuniones celebradas con el auspicio de la CNUDMI en relación con la preparación de cuestionarios, el análisis de respuestas y la consideración y redacción de la disposiciones del proyecto de ley uniforme.

II.—Otras organizaciones intergubernamentales

A.—Comité jurídico consultivo asiático-africano

a) *Normas uniformes que regulan la compraventa internacional de mercaderías*

42. Este tema se ha incluido en el programa de trabajo del Comité desde 1969. La Ley uniforme sobre la compraventa internacional de mercaderías, juntamente con las modificaciones a esta Ley, propuestas 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), Lagos (1972) y Nueva Delhi (1973). Desde entonces la secretaría del Comité ha estado siguiendo de cerca la labor del Grupo de Trabajo de la CNUDMI, y examinará el proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, cuando sea completado por el Grupo de Trabajo, para presentar a los gobiernos miembros del Comité los comentarios al respecto.

b) *La prescripción en la compraventa internacional de mercaderías*

43. 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. El Subcomité aprobó en general el criterio utilizado en el proyecto de convención como una fórmula de transacción viable, y presentó sugerencias concretas para su revisión. Se distribuyó el informe del Subcomité a los Estados miembros para que formularan observaciones, y algunos lo aprobaron en términos generales.

c) *Contratos tipo o modelo y condiciones generales de venta*

44. La labor ya realizada, que se inició con el período de sesiones celebrado en Accra (1970), incluye la preparación de tres formularios modelo de contrato y de un conjunto de condiciones generales de venta para su uso en la compraventa internacional de mercaderías que fueron aprobados por el Comité en su período de sesiones de Teherán (1975). El primer contrato es sobre la base FOB aplicable a los productos que exportan los países del Asia y Africa, pero con exclusión de los productos a los que correspondería aplicar condiciones FAS. El segundo contrato es sobre la base FAS, y es aplicable a los productos agrícolas perecederos que se exportan primordialmente a los países de Asia y Africa. El tercer contrato es sobre la base CIF y se aplica respecto de la

* Reproducido en el *Anuario de la CNUDMI, vol. III : 1972*, segunda parte, II.

** Reproducido en el *Anuario de la CNUDMI, vol. IV : 1973*, segunda parte, II, 2.

maquinaria ligera y los bienes de consumo duraderos que exportan principalmente los países de Asia y Africa. Las condiciones generales de venta sobre la base CIF (marítima) fueron formuladas como variante del contrato CIF mencionado anteriormente. Aunque los formularios modelo de contrato y las condiciones generales fueron preparados con especial referencia a los productos que en ellos se estipulan, pueden ser utilizados también para otros productos con algunas modificaciones. Los formularios modelo de contrato y las condiciones generales han sido comunicados a todos los gobiernos de Asia y Africa, así como a las organizaciones y asociaciones de comercio de la región. Se convocará una conferencia especial durante julio y agosto de 1976 con la participación de representantes gubernamentales y comerciales para la aprobación de estos contratos y condiciones generales.

d) *Arbitraje comercial internacional*

45. La secretaría del Comité preparó un estudio detallado acerca de algunos aspectos del arbitraje comercial internacional. Se refería a los siguientes temas : i) arbitraje institucional y arbitraje especial; ii) constitución del tribunal arbitral; iii) lugar del arbitraje; iv) ley aplicable para determinar los derechos y obligaciones de las partes de conformidad con el contrato; v) procedimiento de arbitraje; vi) laudos arbitrales, y vii) ejecución de laudos arbitrales extranjeros. El estudio 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, fue remitido a la CNUDMI para su examen.

46. La secretaría del Comité preparó un nuevo estudio sobre el tema para el período de sesiones celebrado en Teherán (1975), pero el Subcomité establecido en ese período de sesiones para considerar los temas de derecho mercantil no pudo examinar la materia por falta de tiempo.

47. Como complemento del estudio anteriormente mencionado, la secretaría del Comité elaboró recientemente un proyecto de modelo de reglamento de arbitraje comercial para su uso en las controversias comerciales que surjan entre los compradores y vendedores de la región y aquellos de los países desarrollados. Este modelo de reglamento será considerado en el próximo período de sesiones, que se celebrará en Kuala Lumpur en junio y julio de 1976.

e) *Reglamentación internacional del transporte marítimo*

i) *Conocimientos de embarque*

48. En respuesta a cuestionarios 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 la reglamentación internacional del transporte marítimo, la secretaría del Comité preparó respuestas detalladas al cuestionario y las distribuyó a los gobiernos miembros para que formularan observaciones. Los puntos en cuestión fueron examinados también 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.

49. Posteriormente, la secretaría del Comité preparó un estudio detallado acerca de ciertos aspectos de los conocimientos de embarque y lo distribuyó a los gobiernos miembros y a algunos gobiernos de Asia y Africa para que formularan observaciones. El estudio se refirió a los siguientes temas : i) responsabilidad de los porteadores marítimos por la demora; ii) ámbito documentario del propuesto convenio; iii) ámbito geográfico del propuesto convenio; iv) eliminación de las cláusulas nulas de los conocimientos de embarque; v) transporte de carga sobre cubierta; vi) transporte de animales vivos; vii) definiciones de « porteador », « portedaor contratante », « porteador efectivo » y « buque ». Se sometió el estudio a consideración del período de sesiones del Comité celebrado en Teherán, pero el Subcomité designado en este período de sesiones para examinar las cuestiones relativas al derecho mercantil no pudo estudiarlas por falta de tiempo.

50. Se están preparando notas y observaciones relativas al proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías, cuyo texto fue terminado por el Grupo de Trabajo de la CNUDMI en su octavo período de sesiones para distribuirlas a los gobiernos miembros.

ii) *Código de conducta de las conferencias marítimas*

51. La secretaría del Comité preparó un estudio detallado acerca de las propuestas que culminaron en la celebración de una Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas en noviembre y diciembre de 1973 y en marzo y abril de 1974, que aprobó la Convención sobre un código de conducta de las conferencias marítimas. Esta fue distribuida a los gobiernos miembros y a otros gobiernos de la región. La secretaría preparó un nuevo estudio para su presentación a los gobiernos miembros en que examina la Convención con objeto de determinar si sus disposiciones son acertadas desde el punto de vista jurídico y acordes con los intereses de la región de Asia y Africa. El objeto de ese estudio es ayudar a los gobiernos miembros a examinar la cuestión de la ratificación de la Convención.

B.—Banco Asiático de Desarrollo

Proyecto de investigación sobre créditos y garantías

52. Durante los últimos cinco 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.

C.—Consejo de Europa

a) *Proyecto de Normas Europeas sobre la prescripción extintiva en materia civil y comercial*

53. Se decidió no realizar por el momento ningún trabajo relativo al proyecto de reglamento citado. Se intercambiarán puntos de vista sobre el tema una vez

que terminen los trabajos relativos a la Convención de las Naciones Unidas sobre la compraventa internacional de mercaderías.

b) *Reconocimiento y ejecución de fallos extranjeros en cuestiones de derecho civil y mercantil*

54. El texto definitivo de la guía práctica en esta materia fue objeto de una publicación del Consejo de Europa en el Reino Unido, en idioma inglés, en 1975 (Editora Morgan-Grampian Ltd.). Próximamente aparecerá una versión de la guía en francés.

c) *Responsabilidad por los productos en caso de lesiones corporales y de muerte*

55. Los gobiernos de los Estados miembros realizan actualmente un examen circunstanciado de un proyecto de convención europea sobre esta cuestión, que fue preparado por un comité de expertos.

d) *Cláusulas penales en derecho civil*

56. Se confirió a un Comité de Expertos el mandato de elaborar un instrumento internacional relativo a las cláusulas penales en derecho civil. Es probable que los trabajos sobre este tema concluyan a fines de 1976.

e) *Protección jurídica de los consumidores*

57. Un Comité de Expertos en la protección jurídica de los consumidores comenzó a preparar un proyecto de resolución y un proyecto de informe explicativo a fin de proteger a los consumidores contra las cláusulas abusivas en los contratos de suministro de bienes o de prestación de servicios.

D.—Comisión de las Comunidades Europeas

a) *Créditos para el consumo*

58. La Comisión continuará en 1976 su labor relativa a la puesta en marcha del programa preliminar de la CEE en favor de una política de protección e información de los consumidores aprobada por el Consejo el 14 de abril de 1975.

59. Durante 1976 se presentarán al Consejo proyectos de directrices sobre los contratos comerciales concertados en lugares que no sean locales comerciales, especialmente un proyecto de directriz relativo al crédito para el consumo.

60. Las disposiciones jurídicas relativas a la protección de los intereses de los consumidores se armonizan con los usos y los reglamentos financieros en vigor a fin de reforzar igualmente la seguridad de las operaciones comerciales.

b) *Cauciones*

61. La Comisión continuará en 1976 la labor relativa a la puesta en marcha de un proyecto de directriz relativo a la armonización del derecho aplicable a las cauciones y a los contratos de garantía.

62. Estos trabajos se refieren a todas las operaciones comerciales o financieras, privadas o públicas, que utilizan el instrumento jurídico de la caución y de la garantía abstracta.

c) *Mercancías, patentes y marcas*

63. La Convención para la Creación de una Patente Europea, que se firmó el 15 de diciembre de 1975 en Luxemburgo, crea, en un importante sector del derecho económico, un derecho uniforme para toda la Comunidad y garantizará especialmente la libre circulación de los productos patentados.

64. En lo que respecta al derecho de marcas, la Comisión publicará durante el primer semestre de 1976 un memorando relativo a la creación de una marca comunitaria que servirá de base para la futura labor de unificación en esta materia.

d) *Empresas multinacionales*

65. La Comisión de las Comunidades Europeas no ha propuesto al Consejo ni proyecta en este momento preparar ninguna directriz ni otro tipo de instrumento jurídico que se refiera concretamente al tema de las empresas multinacionales. No obstante, muchas de las propuestas de la Comisión en la esfera del derecho de las empresas se relacionan directamente con las empresas multinacionales y se proponen como uno de sus objetivos principales la creación de un marco jurídico para las empresas multinacionales europeas. Los problemas de estas empresas han sido descritos por la Comisión en la comunicación titulada « Empresas multinacionales y reglamentos de la Comunidad », de 7 de noviembre de 1973 (*Boletín de las Comunidades Europeas*, Suplemento 15/1973).

i) Proyecto enmendado de una cuarta directriz del Consejo sobre coordinación de la legislación nacional relativa a las cuentas anuales de las sociedades de responsabilidad limitada, presentado al Consejo el 21 de febrero de 1974 (*Boletín de las Comunidades Europeas*, Suplemento 6/74).

ii) Proyecto de una quinta directriz del Consejo sobre coordinación de la legislación nacional en cuanto a la estructura de las sociedades anónimas y los derechos y obligaciones de sus órganos, presentado al Consejo el 27 de septiembre de 1972 (*Diario Oficial de las Comunidades Europeas*, N.º C 131, 13 de diciembre de 1972).

iii) A fin de facilitar los debates relativos al proyecto de quinta directriz del Consejo, la Comisión publicó el 12 de noviembre de 1975 un libro verde sobre participación de los empleados y estructura de las empresas (*Boletín de las Comunidades Europeas*, Suplemento 8/75).

iv) La Comisión presentó al Consejo el 13 de mayo de 1975 un proyecto enmendado sobre estatuto de la empresa europea (*Boletín de las Comunidades Europeas*, Suplemento 4/75).

v) La Comisión prepara un proyecto de directriz del Consejo sobre ofrecimientos de adquisición.

vi) La Comisión prepara un proyecto de directriz del Consejo sobre cuentas consolidadas.

vii) La Comisión prepara un proyecto de directriz del Consejo sobre grupos de empresas.

e) *Mercaderías y responsabilidad por los productos*

66. En 1975, la Comisión de las Comunidades Europeas terminó de celebrar consultas con los expertos de los gobiernos de los Estados miembros y, en el plano comunitario, con las asociaciones interesadas de industrias, compañías de seguros y consumidores respecto de dos anteproyectos de directriz acerca de la unificación de las legislaciones en materia de responsabilidad por los productos. Se propone someter su proyecto de directriz al Consejo de Ministros de las Comunidades Europeas durante el primer semestre de 1976. El Parlamento Europeo y el Comité Económico y Social lo examinarán probablemente durante este mismo año.

E.—Consejo de Asistencia Económica mutua (CAEM)

a) *Condiciones generales de la entrega de productos entre organizaciones de los países miembros del CAEM*

67. En junio de 1975, siguiendo instrucciones del Comité Ejecutivo del Consejo, la Comisión Permanente de Comercio Exterior adoptó una decisión sobre la incorporación en las Condiciones generales de la entrega de productos entre organizaciones de los países miembros del Consejo de Asistencia Económica Mutua (Condiciones Generales de Entrega, 1968) de cambios relativos a la responsabilidad material de las organizaciones económicas por el incumplimiento o el cumplimiento insatisfactorio de las obligaciones recíprocas. En relación con la adhesión de la República de Cuba a las Condiciones Generales de Entrega, 1968, la Comisión de Comercio Exterior adoptó en noviembre de 1975 una decisión sobre la incorporación de aclaraciones relativas a la entrega de productos entre las organizaciones de la República de Cuba y las de otros países miembros del CAEM en las Condiciones Generales de Entrega, 1968. La Comisión recomendó que los países miembros del CAEM enmendaran el texto de las Condiciones Generales de Entrega, 1968-1975, con objeto de incluir todos los contratos celebrados después del 1.º de enero de 1976, en la inteligencia de que las partes en un contrato podrían estipular también la aplicación del texto enmendado a los contratos celebrados antes de esa fecha.

b) *Reglamentación jurídica uniforme del establecimiento y el funcionamiento de organizaciones económicas internacionales en los países miembros del CAEM*

68. La Conferencia Jurídica de representantes de los países miembros del CAEM formuló y presentó para su consideración por el Comité Ejecutivo del Consejo un proyecto de disposiciones uniformes relativas al establecimiento y funcionamiento de las organizaciones económicas internacionales. El Comité Ejecutivo aprobó las disposiciones uniformes en enero de 1976 y recomendó que los países miembros del CAEM y la República Federativa Socialista de Yugoslavia se guiarán por ellas al establecer nuevas organizaciones económicas internacionales.

69. El documento aprobado por el Comité Ejecutivo contiene, entre otras cosas, disposiciones relativas a las características de las asociaciones económicas internacionales, los métodos de establecerlas y de regular su funcionamiento, el contenido de los documentos constitutivos, la participación en esas organizaciones, su estructura organizacional, el régimen de bienes, las actividades económicas y el suministro de materiales y máquinas para las asociaciones económicas internacionales, la venta de productos y la condición jurídica de los trabajadores empleados en las organizaciones económicas internacionales.

c) *Condiciones para la ejecución de investigaciones, diseños y trabajos experimentales con carácter cooperativo*

70. En 1975, la Conferencia de representantes de los países miembros del CAEM redactó condiciones modelo para tratados sobre la ejecución de investigaciones, diseños y trabajos experimentales con carácter cooperativo. Se adoptó un apéndice de las condiciones modelo, consistente en un tratado modelo sobre la ejecución de trabajos científicos, de diseño y experimentales con carácter cooperativo. Se proyecta que estos instrumentos sean utilizados por los órganos y las organizaciones correspondientes de los países miembros del CAEM a su discreción. La Conferencia Jurídica de representantes de los países miembros del CAEM prosigue su labor de preparación de tratados modelo sobre el establecimiento y el funcionamiento de organizaciones internacionales científicas y técnicas y de asociaciones de producción científica.

d) *Acuerdo sobre la unificación de los requisitos para la preparación y presentación de solicitudes relativas a inventos*

71. La Conferencia de Jefes de Departamentos encargados de los inventos de los países miembros del CAEM preparó un proyecto de acuerdo sobre la unificación de los requisitos para la preparación y presentación de solicitudes relativas a inventos. El 5 de julio de 1975, los Gobiernos de la República de Cuba, la República Democrática Alemana, la República Popular de Bulgaria, la República Popular Húngara, la República Popular Mongola, la República Popular Polaca, la República Socialista Checoslovaca y la URSS firmaron un Acuerdo sobre la unificación de los requisitos para la preparación y presentación de solicitudes relativas a inventos.

e) *Cooperación multilateral para la prestación de asistencia técnica y de otra índole a los vehículos utilizados en el tráfico internacional*

72. A fin de promover condiciones favorables para el desarrollo del transporte internacional de mercancías por carretera en los territorios de Bulgaria, Hungría, la República Democrática Alemana, Polonia, Rumania, la República Socialista Federativa Soviética Rusa, Checoslovaquia y Finlandia mediante la adopción de un sistema de asistencia técnica y de otra índole en las carreteras internacionales entre los ministerios competentes de los países mencionados, el 3 de diciembre de 1975 se celebró un Protocolo relativo a la cooperación multilateral para la prestación de asistencia técnica y de otra índole a los vehículos utilizados en el tráfico internacional. Con arreglo a este Protocolo, las partes contratantes han de cooperar mediante la aplicación en sus relaciones recíprocas de ciertas disposiciones del Acuerdo de 21 de julio de 1973 relativo a la asistencia técnica y de otra índole a los vehículos utilizados en el tráfico internacional, celebrado

entre los ministerios respectivos de la República Popular de Bulgaria, la República Popular Húngara, la República Democrática Alemana, la República Popular Polaca, la República Socialista de Rumania, la República Socialista Federativa Soviética Rusa y la República Socialista Checoslovaca.

F.—Conferencia de La Haya sobre Derecho Internacional Privado

a) *La ley aplicable a la representación*

73. Este proyecto tiene por objeto la preparación de una convención sobre la ley aplicable a la representación. Ello incluye la relación interna entre representado y representante y las relaciones externas del representado y el representante con terceros surgidas como consecuencia de las actividades del representante. En todas estas esferas las personas que actúan como intermediarios crean relaciones privadas internacionales, pero el proyecto se limita a los aspectos contractuales de la representación. La responsabilidad por el hecho ajeno derivada de la culpa extracontractual de un representante no está incluida en la convención proyectada.

74. Las atribuciones relativas a este proyecto se encuentran en el Acta Final del 12.º período de sesiones de la Conferencia, de 21 de octubre de 1972, parte C, tema *c* de la lista secundaria. Con arreglo al artículo 3 del Estatuto de la Conferencia, el Comité Gubernamental Permanente de los Países Bajos sobre Derecho Internacional Privado adopta las decisiones definitivas respecto del programa de la Conferencia.

75. Los documentos preparados en relación con el proyecto son los siguientes : documento preliminar N.º 1, Informe sobre la ley aplicable a la representación, por el Sr. Michel Pelichet, Primer Secretario de la Oficina Permanente; documento preliminar N.º 2, Cuestionario y comentario sobre la ley aplicable a la representación; documento preliminar N.º 3, Respuestas de los gobiernos al cuestionario; documento preliminar N.º 4, Conclusiones sacadas de las deliberaciones de la Comisión Especial sobre la representación, y Anteproyecto de convención sobre la ley aplicable a la representación, aprobado por la Comisión Especial el 26 de noviembre de 1975. Se proyecta preparar un texto definitivo de la Convención en el 13.º período de sesiones de la Conferencia, que se celebrará del 4 al 26 de octubre de 1976.

76. Además de las investigaciones y la documentación en materia jurídica, los trabajos preparatorios han consistido en dos reuniones de la Comisión Especial celebradas durante el año 1975, en la última de las cuales se aprobó el anteproyecto de convención. Actualmente, el Sr. Ian Karsten (Reino Unido), Relator de la Comisión Especial, está preparando un informe que se distribuirá antes del 13.º período de sesiones de la Conferencia.

77. En este proyecto no están colaborando otras organizaciones y organismos. Ahora bien, la Conferencia se ha beneficiado de la asistencia de observadores que representaban, entre otras, a la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI), a la Comunidad Económica Europea, a la Cámara de Comercio Internacional y al Comité Europeo de Seguros.

b) *Los contratos y la culpa extracontractual (estudio preliminar sobre la conveniencia de abordar un proyecto que abarque estas cuestiones)*

78. Las atribuciones figuran en el Acta Final del 12.º período de sesiones de la Conferencia, de 21 de octubre de 1972, parte C, tema *d* de la lista de primeras prioridades, en que se dijo expresamente que debía enviarse a los Estados Miembros un cuestionario acerca de la conveniencia de realizar estudios sobre este tema y que el Comité Gubernamental Permanente decidiría respecto de las medidas que habrían de tomarse teniendo presentes las respuestas. Con arreglo al artículo 3 del Estatuto de la Conferencia, el Comité Gubernamental Permanente de los Países Bajos sobre Derecho Privado Internacional adopta las decisiones definitivas respecto del programa de la Conferencia.

79. Los documentos preparados hasta ahora son los siguientes : Normas sobre las controversias relativas a los contratos y la culpa extracontractual, Cuestionario y memorando explicativo, de noviembre de 1973, preparado por la Oficina Permanente de la Conferencia; Respuestas de los gobiernos al cuestionario; Nota relativa a los contratos y la culpa extracontractual; documento preliminar N.º 1, de diciembre de 1975, preparado para la Comisión Especial de Asuntos Diversos.

80. Hasta ahora los trabajos preparatorios se han referido exclusivamente a un estudio preliminar de la conveniencia de efectuar un estudio detallado de esta serie de temas muy diversos. Aún no se ha adoptado una decisión definitiva respecto de si debe emprenderse un proyecto tan general. A fines de enero de 1976 se reunirá una comisión especial que examinará nuevamente la conveniencia de adoptar la decisión de realizar ese estudio detallado.

81. Como hasta ahora no se ha adoptado la decisión de realizar este proyecto, no hay arreglos para la colaboración con otros organismos u organizaciones. No obstante, si se adopta la decisión de abordar este proyecto, tal vez se requiera la colaboración de diversas organizaciones, tanto gubernamentales como no gubernamentales, a fin de evitar la duplicación de esfuerzos y la posible interferencia con proyectos en marcha, y para evitar soluciones abstractas que no guarden relación con la práctica comercial actual.

82. Aún no se ha preparado un texto, ni tampoco está claro si se adoptará la decisión de prepararlo ni, en caso afirmativo, la forma que tendrá ese texto.

c) *Lista de posibles proyectos futuros*

83. Los siguientes temas relacionados con el derecho mercantil internacional figuran como posibles temas para el programa futuro de la Conferencia, pero aún no se ha adoptado la decisión de aprobarlos ni de rechazarlos como proyectos.

1) La ley aplicable a los instrumentos negociables;

2) La ley aplicable a la competencia desleal;

3) La ley aplicable en la esfera de los seguros de responsabilidad;
4) La ley aplicable a las siguientes cuestiones en la esfera del derecho mercantil internacional : poderes; garantías y avales bancarios; operaciones bancarias; acuerdos sobre licencias y conocimientos técnicos.

G.—Banco Internacional de Cooperación Económica (BICE)

84. Durante 1975 el Banco Internacional de Cooperación Económica siguió ocupándose de cuestiones relativas al mejoramiento de los sistemas contables en rublos transferibles de los países miembros del BICE y de las operaciones en que se utiliza moneda convertible.

85. Como consecuencia de la labor realizada en la 40.º reunión del Consejo del Banco Internacional de Cooperación Económica, celebrada el 9 de abril de 1975, se aprobaron los « Principios fundamentales del otorgamiento de crédito por el Banco a organizaciones económicas internacionales establecidas por los países miembros del Consejo de Asistencia Económica Mutua », de carácter preliminar. Este documento fue firmado por los jefes de las delegaciones de los países miembros del BICE en el Consejo del Banco. La esencia de los principios fundamentales del otorgamiento de crédito puede resumirse de la siguiente manera :

a) El BICE ofrece créditos a las organizaciones económicas internacionales establecidas por países miembros interesados del CAEM. Tales organizaciones deberán tener personalidad jurídica, tener el capital establecido en su documento constitutivo, realizar actividades económicas de conformidad con los principios de la contabilidad económica y tener derecho a recibir crédito del BICE sobre la base de los documentos normativos que regulan las actividades de las organizaciones económicas internacionales;

b) El crédito se ofrece en rublos transferibles y en moneda convertible por períodos de hasta un año, mediante decisión de la administración del Banco, y hasta de dos o tres años mediante decisión del BICE.

H.—Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT)

a) *Codificación progresiva de la parte general del derecho de los contratos*

86. En su primera reunión, celebrada en Roma en 1974, un pequeño comité planificador establecido por el Presidente del UNIDROIT para iniciar los trabajos sobre la preparación de un código internacional uniforme de comercio, decidió comenzar su labor con la cuestión de la formación de los contratos. En este contexto, encargó a la secretaría del UNIDROIT que preparara un documento que contuviera el texto del proyecto elaborado por el profesor Popescu sobre la base de la Ley Uniforme sobre la formación de contratos de compraventa internacional de mercaderías de 1964 junto con un cuestionario para averiguar en qué medida el proyecto mencionado podría resultar aceptable como futura ley uniforme en materia de formación de contratos internacionales en general. Ya se ha enviado ese documento (*Etudes : L — Doc. 8*, UNIDROIT 1975) a gran número de personas y organismos particularmente competentes en la esfera del derecho privado comparado, a los que se ha solicitado que presten asistencia en esta primera fase de los trabajos comunicando al UNIDROIT sus observaciones, sugerencias y puntos de vista sobre los problemas expuestos en el cuestionario.

87. A la espera de las respuestas al cuestionario, que se examinarán detenidamente y servirán de base para los trabajos futuros sobre la formación de contratos, la secretarías ha emprendido un estudio preliminar sobre el problema planteado por la interpretación de los contratos internacionales. El comité planificador mencionado convino en que estos problemas se tratarían en el segundo capítulo del futuro código.

b) *Compraventa internacional de mercaderías*

Proyecto de convención por la que se establece una ley uniforme sobre la adquisición de buena fe de bienes muebles corporales y

Proyecto de convención por la que se establece una ley uniforme sobre representación comercial de carácter internacional en la compraventa de mercaderías.

88. Como ya se indicó en 1975 (véase A/CN.9/106, párr. 76) *, se están celebrando negociaciones con miras a presentar estos dos proyectos a conferencias diplomáticas para su adopción. Se han efectuado progresos particularmente con respecto a la convocación por uno de los Estados miembros del UNIDROIT de una conferencia diplomática para la adopción del proyecto sobre la representación.

c) *Arrendamiento*

89. Un pequeño grupo de trabajo, integrado por cuatro miembros de la Junta de Gobierno del UNIDROIT (el Embajador Kearney y los profesores Popescu, Sauveplanne y Wortley), se reunió en la sede del UNIDROIT el 21 de abril de 1975 para examinar la posibilidad de preparar normas internacionales uniformes sobre el contrato de arrendamiento.

90. Este grupo tuvo ante sí un informe preliminar sobre el contrato de arrendamiento (*Study LIX—Doc. 1*, UNIDROIT 1975) preparado por la secretaría, y pasó a delimitar el ámbito de la labor futura sobre el tema. En este contexto el grupo de trabajo decidió :

i) Excluir el arrendamiento de bienes inmuebles, en primer lugar, por considerar que la incidencia de tales operaciones en el plano internacional era limitada y, en segundo lugar, por las dificultades evidentemente enormes que se oponían a toda tentativa de unificar el derecho inmobiliario;
ii) Excluir el arrendamiento de buques debido el carácter especial del tipo de contrato que implica, que a juicio del grupo tenía más en común con el contrato de fletamento;

* Reproducido en el *Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, segunda parte, VII.

iii) Excluir el arrendamiento de aeronaves, debido también a las características especiales del contrato implicado;

iv) No limitar el ámbito del presente estudio solamente a la operación de arrendamiento financiero cuando exista una relación triangular entre el fabricante/proveedor, el arrendador y el usuario efectivo, sino, al menos por el momento, examinar también el tipo bilateral de operación de arrendamiento conocida como arrendamiento operacional;

v) No intentar una uniformación de las normas jurídicas nacionales que regulan exclusivamente las operaciones internas de arrendamiento, en vista de las enormes dificultades que plantearía, sino abordar más bien la cuestión de las operaciones de arrendamiento específicamente internacionales.

Partiendo de estas consideraciones, el grupo de trabajo decidió que no se convocaran más reuniones por el momento a fin de que la secretaría obtuviera mayor información, particularmente de los bancos especializados en estas operaciones, respecto del carácter preciso de las operaciones internacionales de arrendamiento. Autorizó además a la secretaría a enviar su informe preliminar a los expertos en esta materia pidiéndoles que hicieran observaciones y comentarios. Teniendo presentes estas observaciones, la Junta de Gobierno decidirá en su próximo período de sesiones el carácter de la labor futura que ha de realizarse en esta esfera.

d) *Comisión*

91. La secretaría terminará en breve un estudio preliminar sobre el contrato de comisión que se distribuirá a los círculos interesados para que hagan observaciones. Sobre la base de estas observaciones se presentará una versión revisada del informe a la Junta de Gobierno en su próximo período de sesiones.

e) *Transporte*

Armonización de los regímenes jurídicos relativos a la responsabilidad del transportista de mercaderías y personas — Estudio de la cláusula oro en las convenciones internacionales.

92. La secretaría del UNIDROIT ha suspendido temporalmente sus trabajos sobre esta cuestión hasta que se adopten las decisiones relativas a la unidad de cuenta en el seno de varias organizaciones internacionales que actualmente están redactando o revisando convenciones de transporte.

Condición jurídica de los vehículos de sustentación neumática

93. Un Comité de expertos gubernamentales ha completado su labor relativa a un anteproyecto de convención sobre el registro y la nacionalidad de los vehículos de sustentación neumática. Este anteproyecto, junto con un informe explicativo preparado por la secretaría del UNIDROIT, figura en el documento *Study LII—Doc. 10*, UNIDROIT 1975. El Comité completó además una primera lectura del anteproyecto de convención sobre el transporte internacional de pasajeros y de su equipaje por mar y por vías de navegación interiores en vehículos de sustentación neumática (véase el documento *Study LII — Doc. 13*, UNIDROIT 1976). Este proyecto y un informe explicativo serán examinados por el Comité en su cuarto período de sesiones, que se celebrará en junio de 1976. En esa ocasión el Comité examinará también el texto de un anteproyecto de convención sobre la responsabilidad extracontractual de los propietarios y empresarios de vehículos de sustentación neumática por los daños causados a terceros, que prepara actualmente la secretaría del UNIDROIT.

Transporte por vías de navegación interiores

94. Tras la tercera reunión del Comité del UNIDROIT de Expertos Gubernamentales sobre el contrato de transporte de mercancías por vías de navegación interiores, el profesor R. Loewe preparó un texto revisado del proyecto de convención sobre este tema (CMN) (documento *Study XXVII — Doc. 22*, UNIDROIT 1975). Los gobiernos examinan actualmente este texto, especialmente una fórmula de transacción sobre la cuestión de la exoneración de la responsabilidad del porteador por culpa en la navegación del buque, y se espera que a mediados de 1976 se podrá decidir si las esperanzas de seguir haciendo progresos justifican la convocación del cuarto período de sesiones del Comité.

f) *Turismo*

El contrato de hostelería

95. En su 54.º período de sesiones, celebrado en Roma en abril de 1975, la Junta de Gobierno del UNIDROIT examinó un anteproyecto de convención sobre el contrato de hostelería. La Junta estimó que algunos aspectos del texto requerían mayor atención y decidió reanudar el examen del anteproyecto en su 55.º período de sesiones, que se celebrará en Roma en septiembre de 1976.

III.—Organizaciones internacionales no gubernamentales

A.—Cámara de Comercio Internacional (CCI)

a) Compraventa internacional de mercaderías

Normas uniformes

96. La CCI prosigue su contribución a la labor de la CNUDMI asistiendo a los períodos de sesiones del Grupo de Trabajo de la CNUDMI en calidad de observador.

Condiciones generales de venta

97. La CCI ya ha terminado casi la labor relativa a la definición de los términos comerciales adicionales a los Incoterms 1953 que abarcan las ventas que requieren transporte aéreo y combinado. En este contexto, podría adoptarse este año un término denominado « FOB AEROPUERTO . . . (AEROPUERTO DESIGNADO DE SALIDA) ». Se está examinando la posibilidad de efectuar una revisión completa de los Incoterms 1953.

b) Pagos internacionales

Instrumentos negociables

98. La CCI ha confirmado que está dispuesta a ayudar por todos los medios posibles a los trabajos de la

CNUDMI en esta esfera, en particular realizando encuestas en los círculos interesados y participando en las reuniones del Grupo de Estudio de la CNUDMI sobre Pagos Internacionales.

Créditos documentarios

99. La CCI presentó a la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional en su octavo período de sesiones el texto revisado de los « Usos y Prácticas Uniformes en Materia de Créditos Documentarios », aprobado por el Comité Ejecutivo de la CCI el 3 de diciembre de 1974. La CCI agradeció la decisión de la CNUDMI en que observaba que los « Usos y Prácticas Uniformes » constituían « una valiosa contribución a la facilitación del comercio internacional » y recomendaba que a partir del 1.º de octubre de 1975 se utilizara « la revisión de 1974 en las transacciones que entrañen el establecimiento de un crédito documentario » *.

100. La Comisión de Técnica y Práctica Bancaria de la CCI está preparando actualmente una revisión de los formularios uniformes de la CCI para la expedición de créditos documentarios, con miras a adaptarlos al texto revisado de los Usos y Prácticas Uniformes en Materia de Créditos Documentarios.

Cobro de títulos negociables

101. La CCI ha emprendido la revisión de sus normas uniformes para el cobro de títulos negociables.

Garantías

102. En estrecha colaboración con la CNUDMI, la CCI prosigue sus trabajos encaminados a redactar normas uniformes para las garantías contractuales (garantías de oferta, de cumplimiento y de reembolso).

c) Arbitraje internacional

103. La CCI ha terminado sus trabajos sobre un texto revisado de su reglamento de arbitraje, que entró en vigor el 1.º de junio de 1975.

104. La Comisión sobre Arbitraje Internacional de la CCI está estudiando actualmente, en estrecha colaboración con las cámaras de comercio de los países socialistas, el establecimiento de un sistema internacional de conocimientos técnicos especializados.

105. También se está examinando la posibilidad de establecer normas especiales de arbitraje para el arbitraje marítimo.

d) Elaboración automática de datos en el comercio internacional

106. Se estableció un grupo de trabajo mixto con miras a determinar los problemas bancarios y comerciales que plantea el uso de la elaboración automática de datos en el comercio internacional, en estrecha colaboración con las organizaciones intergubernamentales competentes, particularmente la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa y la CNUDMI.

e) Reglamentación internacional del transporte marítimo

Revisión de las Reglas de La Haya

107. La CCI ha participado regularmente en las reuniones del Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre la reglamentación internacional de transporte marítimo, que se ocupa de la revisión de las Reglas de La Haya. Siempre que ha sido necesario, la CCI ha presentado observaciones acerca de diversos aspectos de esa revisión.

Reglas uniformes relativas al documento de transporte combinado (Folleto 298 de la CCI)

108. En julio de 1975 la CCI revisó sus Reglas uniformes para que los empresarios de transportes combinados pudieran utilizarlas más ampliamente. El objeto fundamental de dicha revisión era someter la responsabilidad por retrasos al sistema de « red ».

B.—Organización Internacional de Normalización (OIN)

109. La Organización Internacional de Normalización no se dedica a preparar textos jurídicos propiamente dichos, pero las normas internacionales preparadas por la OIN se utilizan frecuentemente como base para ofertas y contratos internacionales. A fines de 1975 la OIN había publicado 2.840 normas internacionales.

C.—Unión Internacional de Seguros de Transportes

Reglamentación internacional del transporte marítimo

110. La Unión Internacional de Seguros de Transportes seguirá de cerca la evolución futura del proyecto de convenio de la CNUDMI sobre el transporte marítimo de mercancías. A este respecto, la Unión Internacional de Seguros de Transportes publicó en octubre de 1975 su folleto titulado *The Essential Role of Marine Cargo Insurance in Foreign Trade*. Este folleto fue preparado por el Comité sobre la responsabilidad del porteador y fue aprobado por el Consejo de la Unión en su conferencia de septiembre de 1975, celebrada en Tokio (Japón).

Transporte combinado

111. La Unión celebró consultas también con la CCI sobre la revisión del folleto de ésta titulado *Reglas uniformes relativas al documento de transporte combinado* (N.º 298).

* A/10017, párr. 41 (*Anuario de la CNUDMI, vol. VI : 1975*, primera parte, II, 1).

Índice de materias

El presente índice de materias remite al número de los párrafos correspondientes.

Párrafos

Adquisición de buena fe de bienes muebles corporales
véase Compraventa internacional de mercaderías

Arbitraje comercial internacional 8, 45 a 47, 103 a 105

Arrendamiento
véase Pagos internacionales

Capacitación y asistencia 35, 86

Cláusulas penales 56

Cobro de títulos negociables
véase Pagos internacionales

Comisión
véase Pagos internacionales

Compraventa internacional de mercaderías
adquisición de buena fe de bienes muebles corporales 88
en general 42, 96, 107
prescripción 43, 53

Condiciones generales de venta
condiciones de los contratos relativos a :
cooperación industrial 5, 11
entrega de productos entre países miembros del CAEM 67
investigaciones, diseños y trabajos experimentales 70
maquinaria ligera 44
productos agrícolas 8 a 10, 40, 44
transporte aéreo y combinado 97

Conocimientos de embarque
véase Transporte de mercaderías (marítimo)

Contratos
codificación del derecho de los 86 y 87
posible estudio acerca del derecho de los 78 a 82
véase también Pagos internacionales

Párrafos

Contratos de fletamento
véase Transporte de mercaderías (marítimo)

Créditos documentarios
véase Pagos internacionales

Contratos tipo 44

Culpa extracontractual
posible estudio del derecho aplicable a la 78-82

Documentos comerciales
véase Facilitación de los procedimientos comerciales

Elaboración automática de datos
véase Facilitación de los procedimientos comerciales

Empresas multinacionales
en relación con las exportaciones de los países en desarrollo 39
en relación con la legislación sobre la empresa europea 65
en relación con las prácticas comerciales restrictivas 36 a 38

Exportaciones de los países en desarrollo
véase Empresas multinacionales

Facilitación de los procedimientos comerciales
documentos comerciales 12 a 14
elaboración automática de datos 12 a 14, 106

Fallos extranjeros (reconocimiento de) 54

Garantías reales en mercaderías
véase Pagos internacionales

Letras de cambio
véase Pagos internacionales

Marcas registradas
véase Patentes y marcas registradas

Normalización
para su uso en contratos 109
de la legislación nacional 15

Organizaciones económicas
establecimiento en los países miembros del CAEM 68 y 69

Párrafos

Pagos internacionales
arrendamiento 89 y 90
cobro de títulos negociables 101
comisión 91
contratos de garantía 61 y 62, 102
créditos documentarios 99 y 100
garantías reales en mercaderías 52
letras de cambio 41, 98
sistemas contables en rubros transferibles 84 y 85

Patentes y marcas registradas 63 y 64

Prácticas comerciales restrictivas
véase Empresas multinacionales

Prescripción
véase Compraventa internacional de mercaderías

Protección de los consumidores 57 a 60

Régimen de los buques en puertos extranjeros 34
véase también Transporte marítimo de mercancías

Representación 73 a 77, 88

Responsabilidad por los productos 55, 66

Transporte de mercaderías
aéreo 23 a 26
aéreo y por otros modos de transporte 97
intermodal
en América del Sur 21 y 22
internacional 27, 108, 111
véase también Transporte de mercaderías (aéreo y por otros modos de transporte)
marítimo
conocimientos de embarque 30 a 32, 48 a 50
contratos de fletamento 28 y 29
revisión de las Reglas de La Haya 107, 110
por carretera
en América del Sur 19 y 20
en los países del CAEM 72
internacional 16
por ferrocarril 19
por vías de navegación interiores 94
responsabilidad del porteador 92

Transporte marítimo
Código de conducta de las conferencias marítimas 51
consecuencias económicas de la falta de vínculo entre el buque y el pabellón de matrícula 33

Turismo 96

Vehículos de sustentación neumática
condición jurídica de los 93

Tercera parte

ANEXOS

BIBLIOGRAFÍA Y LISTA DE DOCUMENTOS DE LA CNUDMI

A.—BIBLIOGRAFÍA

1. General

Brown, A. T. U.N. Commission on International Trade Law (UNCITRAL), *International Lawyer* (1976), vol. 10, p. 366.

Dahan, M. L'entreprise face aux législations du commerce international, *Droit et pratique du commerce international*, 1975, N.º 1.

Gilbert, F. Le vide doctrinal et jurisprudentiel en matière de commerce international, *Droit et pratique du commerce international*, 1975, N.º 1.

Herber, R. Die Arbeiten des Ausschusses der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht (UNCITRAL), *Recht der Internationalen Wirtschaft* (1976), p. 125.

Immonen, H. Pienempia Kirjoitelmia, *Eripainos Defensor Legis-Iehdesta*, N.º 9-10 (1975).

Kropholler, J. Internationales Einheitsrecht, Allgemeine Lehren, Tübingen (1975) (Mohr/Siebeck).

Matteucci, M. Activités en matière d'unification du droit privé [en inglés y francés], *Revue de droit uniforme*, 1974, N.º 1, p. 12.

Matteucci, M. Unificazione internazionale del diritto privato, Estratto dal « Novissimo Digesto Italiano », Torino, UTET (1974).

Ortiz Martín, G. Derecho internacional privado y las Naciones Unidas, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. 25, 1972, p. 163.

Scheffer, H. E. Koersverkenningen ten aanzien van internationale unificatie van het handelsrecht, *Nederlands juristenblad* (Zwolle), 1974, N.º 14, p. 437.

Udina, M. Recenti tendenze all'unificazione ed armonizzazione del diritto internazionale privato in Europa, *Revista Española de Derecho Internacional*, vol. XXV, 1972, p. 385.

UNCITRAL 1975, *Journal of World Trade Law*, 1976, vol. 10, p. 157.

2. Compraventa internacional de mercaderías

Basnayake, S. Law relating to the international sale of goods, *Asian-African Legal Consultative Committee Reports*, 1972, 13, p. 30.

Bess, J. Übereinkommen über die Verjährungsfrist beim internationalen Kauf und die Ausschlussfristen der Art. 39 und 49 EKG, *Recht der Internationalen Wirtschaft*, 1975, p. 130.

Giardina, S. La prescrizione in tema di vendite internazionali : la convenzione promosso dalle Nazioni Unite, *Rivista di diritto internazionale privato e processuale*, 1975, p. 465.

Huang, S. Uniform law on the international sale of goods with special reference to warranty, comparative aspects, Pophak, *The Seoul Law Journal*, edición especial, III, 1972, p. 221.

Nahn, P. « La vente internationale » [en francés y alemán], Les clauses contractuelles dans les échanges commerciaux, 4e séminaire des facultés de droit de Montpellier et de Heidelberg, 1972, p. 157.

Landfermann, H.-G. Das UNCITRAL — Übereinkommen über die Verjährung beim internationalen Warenkauf, *Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht*, vol. 39, 1975, p. 253.

Stotter, V. Internationales Einheitskaufrecht, München (1974).

Vilus, J. Konvencija o zastarelosti u oblasti medunarodne prodaje robe od 1974 godine, *Jugoslovenska revija za medunarodno pravo*, Beograd, 21 : pp. 141-156 (1974), N.º 1-3. [resumen en inglés : Convention on the limitation period in the international sale of goods of 1974.]

3. Pagos internacionales

Coing, H. Zur Rechtsstellung des gutgläubigen Wechselerwerbers — Der Entwurf der Kommission für Internationales Handelsrecht bei den Vereinten Nationen zur Genfer Wechselrecht-Konvention, *Wirtschaftsfragen der Gegenwart* (1974), p. 443.

Drobnig, U. Mobiliarsicherheiten im internationalen Wirtschaftsverkehr [resumen en inglés] *Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht*, 38, 1974, p. 468.

Molle, S. Regole e usi uniformi relativi ai crediti documentari nella revisione 1975, Banca, Borsa e Titoli di Credito (1975), *P.J.*, p. 333.

Moreau, R. Naissance et révision des règles et usances uniformes relatives aux crédits documentaires 1933-1951, 1962-1975, *Revue de la Banque*, 1975, p. 271.

4. Arbitraje comercial internacional

Achebe, I. The United Nations Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards of June 10, 1958; implications for United States investors in Nigeria, *Texas International Law Journal*, Austin, Texas, 9, 1974, p. 157.

Araújo Valdivia, Z. Simposio sobre arbitraje mercantil internacional, *La Justicia*, 33, 1974, p. 42.

Coing, H. Materielles Recht und Verfahrensrecht in der internationalen Schiedsgerichtsbarkeit, in : Fabricius, Law and international trade, Festschrift für Clive M. Schmitthoff zum 70. Geburtstag. Frankfurt/Main, Athenäum (1973), p. 19.

Deschamps, M.-E. Traits caractéristiques et développements récents de l'arbitrage dans les pays de l'Est, *Annales d'études internationales*, 1974, vol. 5.

Ferri, G. Funzione dell'arbitrato nella società moderna, *Revista del diritto generale delle obligazioni* (Milano), 72, 1974, p. 63.

Franchi, G. Criteri di decisione arbitrale e arbitrato internazionale, *Archivio Giuridico « Filippo Serafini »*, 136, 1974, p. 117.

Hene, D. H. (Ed.) Arbitration, *Journal of Business Law*, 1974, p. 228.

Hoffmann, B. von. UNCITRAL Rules für internationale Schiedsverfahren, Recht der Internationalen Wirtschaft (1976), p. 1.

Karmali, A. E. International commercial arbitration, Bombay, Tripathi (1974).

Mangoldt, H. von. Die Schiedsgerichtsbarkeit als Mittel internationaler Streitschlichtung, vol. 63 der Beiträge zum ausländischen öffentlichen Recht und Völkerrecht, Berlin-Heidelberg-New York, Springer (1974), 214 p.

Tarzia, G. Controllo arbitrale e controllo giudiziario della competenza dell'arbitro secondo la convenzione europea sull'arbitrato commerciale internazionale, *Rivista di diritto processuale*, 29, 1974, p. 321.

5. Reglamentación internacional del transporte marítimo

Assert, T. M. C. Choice of law in bills of lading, *Journal of maritime law and commerce*, 1974, vol. 5, p. 355.

Assert, T. M. C. Golden limitations of liability in international transport conventions and the currency crisis, *Journal of maritime law and commerce*, 1974, vol. 5, p. 645.

Dani, A. Trasporto marittimo con pluralità di vettori e prospettive di regolamentazione uniforme [en italiano e inglés], *Il diritto marittimo*, 76 (1974), *P.J.*, p. 454.

Herber, R. Die Revision der Haager Regeln, Schriften des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht, Hamburg, Heft 116 (1974), p. 18.

Kimball, J. D. Shipowner's Liability and the Proposed Revision of the Hague Rules, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 7 (1975), p. 217.

Latron, P. Va-t-on vers une responsabilité nouvelle du transporteur maritime de marchandises ? *Le Droit Maritime Français*, N.º 327 (1976), p. 131.

Mankabady, S. Interpretation of the Hague Rules, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* (1974), p. 125.

Sevon, L. Om ansvarsbegränsningsbelopp i internationella konventioner, *Defensor Legis* (1974), p. 412.

Sweeney, J. C. The UNCITRAL Draft Convention on Carriage of Goods by Sea, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 7 (1957), p. 69.

B.—LISTA DE DOCUMENTOS DE LA CNUDMI

Documentos del noveno período de sesiones de la Comisión

A.—Serie de distribución general

Título o descripción	*Signatura del documento*
Reglamentación internacional del transporte marítimo; comentarios de los gobiernos y las organizaciónes internacionales acerca del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías : nota del Secretario General	A/CN.9/109 y Add.1
Reglamentación internacional del transporte marítimo; análisis de las observaciones de los gobiernos y las organizaciones internacionales relativas al proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías : informe del Secretario General	A/CN.9/110
Formación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional : nota del Secretario General	A/CN.9/111
Arbitraje comercial internacional : proyecto revisado de reglamento de arbitraje para uso facultativo en el arbitraje especial relacionado	

Título o descripción	*Signatura del documento*
con el comercio internacional (Reglamento de arbitraje de la CNUDMI) : informe del Secretario General	A/CN.9/112 y Add.1
Arbitraje comercial internacional; proyecto revisado de reglamento de arbitraje para uso facultativo en el arbitraje especial relacionado con el comercio internacional (Reglamento de arbitraje de la CNUDMI); proyectos de variantes de disposiciones para el proyecto de reglamento de arbitraje de la CNUDMI: documento de trabajo preparado por la Secretaría	A/CN.9/113
Arbitraje comercial internacional; proyecto de Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI; arancel de honorarios de los árbitros : nota de la Secretaría	A/CN.9/114
Reglamentación internacional del transporte marítimo; proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías; proyecto de disposiciones relativas a la aplicación, reservas y otras cláusulas finales : informe del Secretario General	A/CN.9/115 y Add.1
Informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su séptimo período de sesiones (Ginebra, 5 a 16 de enero 1976)	A/CN.9/116
Pagos internacionales : informe del Grupo de Trabajo sobre Títulos Negociables Internacionales acerca de la labor realizada en su cuarto período de sesiones (Nueva York, 2 a 12 de febrero de 1976)	A/CN.9/117
Ratificación de las convenciones relativas al derecho mercantil internacional o adhesión a las mismas : nota del Secretario General . .	A/CN.9/118
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.9/119
Programa provisional, anotaciones al programa provisional, calendario provisional de sesiones : nota del Secretario General	A/CN.9/120
Formación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional : nota del Secretario General	A/CN.9/121
Disposiciones pertinentes de las resoluciones adoptadas por la Asamblea General en sus períodos extraordinarios de sesiones sexto y séptimo : nota del Secretario General . . .	A/CN.9/122
Compraventa internacional de mercaderías : nota del Secretario General	A/CN.9/123
Fecha y lugar del décimo período de sesiones : nota del Secretario General	A/CN.9/124

B.—Serie de distribución reservada

Plenaria

Reglamento de arbitraje de la CNUDMI : informe del Comité Plenario II	A/CN.9/IX/CRP.1
Reglamento de arbitraje de la CNUDMI : informe del Comité Plenario II : enmiendas sugeridas por el representante de Noruega .	A/CN.9/IX/CRP.2

Título o descripción	*Signatura del documento*
Reglamento de arbitraje de la CNUDMI; artículo 1, párrafo 2) : propuesta del Grupo de Trabajo integrado por los representantes de los Estados Unidos, Ghana, México y la URSS	A/CN.9/IX/CRP.3
Proyecto de informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su noveno período de sesiones (12 de abril a 7 de mayo de 1976)	A/CN.9/IX/CRP.4 y Add.1 a 5
Parte III del informe del Comité Plenario I; proyecto de Convenio sobre el transporte marítimo de mercancías : texto aprobado por el Comité	A/CN.9/IX/CRP.5 y Add.1 y 2

Proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías

Comité Plenario I

Propuesta de enmienda al párrafo 5 del artículo 1, presentada por la delegación del Reino Unido	A/CN.9/IX/C.1/CRP.1
Propuesta de un nuevo párrafo 5 del artículo 2 presentada por la delegación del Reino Unido	A/CN.9/IX/C.1/CRP.2
Enmiendas presentadas por el representante de Noruega (artículos 1, 4, 6 y 11)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.3
Propuesta relativa al artículo 1, presentada por el representante de Austria	A/CN.9/IX/C.1/CRP.4
Enmiendas propuestas por el representante de Singapur (artículos 1, 2, 4-13, 19 y 21)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.5
Textos propuestos por el Grupo de Trabajo para los párrafos 1-4 del artículo 1	A/CN.9/IX/C.1/CRP.6
Texto propuesto por el Reino Unido para el párrafo 2 del artículo 4	A/CN.9/IX/C.1/CRP.7
Japón : propuesta de enmienda al párrafo 4 del artículo 2	A/CN.9/IX/C.1/CRP.8
Propuesta presentada por el representante de Francia en relación con el párrafo 5 del artículo 1	A/CN.9/IX/C.1/CRP.9
Textos propuestos por Noruega para los artículos 2 y 16	A/CN.9/IX/C.1/CRP.10
Enmienda al párrafo 1 del artículo 5 propuesta por el representante del Japón	A/CN.9/IX/C.1/CRP.11
Enmienda al artículo 2, propuesta por el representante de Polonia	A/CN.9/IX/C.1/CRP.12
Artículos 1 a 5 : decisiones adoptadas por el Comité y textos propuestos por los grupos de trabajo	A/CN.9/IX/C.1/CRP.13
Propuesta relativa al párrafo 4 del artículo 2, presentada por el representante de Francia	A/CN.9/IX/C.1/CRP.14
Artículo 5 : propuesta de Alemania, República Federal de, el Japón, el Reino Unido y la URSS	A/CN.9/IX/C.1/CRP.15
Enmiendas propuestas por el Reino Unido (artículos 5, 10, 11, 19-21 y 25)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.16
Texto de los párrafos 1 y 2 del artículo 4 propuesto por la República Federal de Alemania, los Estados Unidos, Noruega y la URSS	A/CN.9/IX/C.1/CRP.17
Enmiendas propuestas por el representante de Filipinas (artículos 5 y 6)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.18

Título o descripción	*Signatura del documento*
Enmienda propuesta por el representante de Hungría (artículo 8)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.19
Propuesta del Grupo de Trabajo Especial para el nuevo párrafo 5 del artículo 2 (Bélgica, Francia, Nigeria, Noruega y el Reino Unido)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.20
Enmiendas presentadas por el representante de Noruega (artículo 20)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.21 y Corr.1
Enmiendas presentadas por el representante de los Estados Unidos (artículo 11)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.22
Enmienda propuesta por el representante de Bélgica (artículo 5)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.23
Enmienda propuesta por el representante del Japón (artículo 9)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.24
Enmienda propuesta por el representante del Japón (artículo 12)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.25
Enmienda al artículo 5 presentada por el representante de Francia	A/CN.9/IX/C.1/CRP.26
Propuesta de Noruega relativa al artículo 8 . .	A/CN.9/IX/C.1/CRP.27
Propuestas relativas a los artículos 16, 17 y 23 presentadas por el representante del Japón .	A/CN.9/IX/C.1/CRP.28
Texto del artículo 6 propuesto por el grupo de redacción (Estados Unidos, Filipinas, Ghana, Japón, Noruega y URSS)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.29A
Enmienda al artículo 21 presentada por el representante del Japón	A/CN.9/IX/C.1/CRP.29B
Enmienda propuesta por el representante de la República Federal de Alemania (cláusulas finales)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.30
Propuesta conjunta de Ghana, Noruega y el Reino Unido (artículo 24)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.31
Propuesta conjunta de los Estados Unidos y Noruega (artículo 11)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.32
Texto convenido propuesto por el Presidente del Grupo de Trabajo para el artículo 8 (Australia, Estados Unidos, Francia, Ghana, Grecia, Hungría, Noruega, Reino Unido, Singapur y URSS)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.33
Enmiendas a los párrafos 1 y 2 del artículo 13 propuestas por el representante de Grecia .	A/CN.9/IX/C.1/CRP.34
Proyecto de informe del Comité I	A/CN.9/IX/C.1/CRP.35 y Add.1 a 12
Artículos 1 a 6 : textos propuestos por el Grupo de Trabajo integrado por los representantes de la Argentina, Checoslovaquia, los Estados Unidos, Francia, Ghana, Hungría, el Japón, Noruega, el Reino Unido, Sierra Leona, Singapur y la URSS	A/CN.9/IX/C.1/CRP.36
Artículos 7 a 11 : textos propuestos por el Grupo de Trabajo	A/CN.9/IX/C.1/CRP.36/Add.1
Artículos 1 a 11 : textos propuestos por el Grupo de Trabajo	A/CN.9/IX/C.1/CRP.36/Add.2
Artículos 12 a 18 : textos propuestos por el Grupo de Trabajo	A/CN.9/IX/C.1/CRP.36/Add.3
Artículos 19 a 22 : textos propuestos por el Grupo de Trabajo	A/CN.9/IX/C.1/CRP.36/Add.4

Título o descripción	*Signatura del documento*
Artículo 5, párrafo 6; artículo 21, párrafo 3; artículos 23, 24 y 25 : textos propuestos por el Grupo de Trabajo	A/CN.9/IX/C.1/CRP.36/Add.5
Artículo 21 : enmienda presentada por el representante de Francia	A/CN.9/IX/C.1/CRP.37
Enmienda propuesta por Australia (cláusulas finales)	A/CN.9/IX/C.1/CRP.38
Artículo 13 : propuesta conjunta de Noruega y el Reino Unido	A/CN.9/IX/C.1/CRP.39
Artículo 13 : propuesta para la definición de « mercancías peligrosas »	A/CN.9/IX/C.1/CRP.40
Propuesta de Noruega relativa a un nuevo párrafo 1 *bis* del artículo 22	A/CN.9/IX/C.1/CRP.41
Artículo 20 : enmienda presentada por el representante de Francia	A/CN.9/IX/C.1/CRP.42
Artículo 19, párrafo 1 : enmiendas presentadas por los representantes del Japón y el Reino Unido	A/CN.9/IX/C.1/CRP.43

Reglamento de arbitraje de la CNUDMI

Comité Plenario II

Informe del Grupo de Redacción sobre los artículos 1 y 2 (Bélgica y Reino Unido) . .	A/CN.9/IX/C.2/CRP.1
Informe del Grupo de Redacción sobre el artículo 9 (Bélgica, México y Reino Unido) .	A/CN.9/IX/C.2/CRP.2
Informe del Grupo de Redacción sobre el artículo 5 (Francia y México)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.3
Informe del Comité de Redacción sobre el artículo 14 (Alemania, República Federal de, Checoslovaquia, India, URSS y Cámara de Comercio Internacional)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.4
Informe del Grupo de Redacción sobre el párrafo 2 del artículo 12 (Francia y México)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.5
Informe del Grupo de Redacción sobre el artículo 15 (Francia y Nigeria)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.6
Nuevo texto de los párrafos 1 y 3 del artículo 17, de conformidad con las decisiones adoptadas por el Comité (secretaría)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.7
Medidas tomadas por el Comité II en relación con el párrafo 3 del artículo 18	A/CN.9/IX/C.2/CRP.8
Medidas tomadas por el Comité II en relación con el artículo 11	A/CN.9/IX/C.2/CRP.9
Grupo de redacción de los artículos 17 2) y 18 2) (Hungría y Reino Unido)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.10
Informe sobre los cambios de redacción introducidos en el artículo 10 (secretaría)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.11
Informe de la URSS sobre el párrafo 3 del artículo 12	A/CN.9/IX/C.2/CRP.12
Informe del Grupo de Redacción sobre el artículo 3 (Alemania, República Federal de, Estados Unidos y Noruega)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.13
Informe del Grupo de Redacción sobre el párrafo 3 del artículo 17, el párrafo 4 del artículo 18 y el párrafo 3 del artículo 19 (Alemania, República Federal de, India, Reino Unido y URSS)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.14

Título o descripción	*Signatura del documento*
Informe del Grupo de Redacción sobre una enmienda al artículo 1	A/CN.9/IX/C.2/CRP.15
Informe del Grupo de Redacción sobre los artículos 20 y 21 (Reino Unido y URSS) . .	A/CN.9/IX/C.2/CRP.16
Informe del Grupo de Redacción sobre el ar-artículo 23 (Estados Unidos)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.17
Informe de las medidas adoptadas por el Comité II y texto propuesto para el artículo 22 (Bulgaria y Estados Unidos)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.18
Informe de las medidas adoptadas por el Comité II respecto del párrafo 4 del artículo 24	A/CN.9/IX/C.2/CRP.19
Informe sobre cambios de redacción en el artículo 10 (secretaría)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.20
Informe del Grupo de Redacción de los artículos 7, 8 y 8 *bis* (Alemania, República Federal de, Estados Unidos, Francia y URSS)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.21
Informe del Grupo de Redacción sobre el artículo 4 (Austria y Reino Unido)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.22
Informe del Grupo de Redacción sobre el artículo 19 (Ghana, México y Polonia)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.23
Informe del Grupo de Redacción sobre el párrafo 2 del artículo 27 (Alemania, República Federal de, Reino Unido y URSS)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.24
Propuestas de Bélgica y el Reino Unido para un nuevo artículo 25 *bis*	A/CN.9/IX/C.2/CRP.25
Informe del Grupo de Redacción sobre el artículo 25 (Bélgica, Filipinas y México) . . .	A/CN.9/IX/C.2/CRP.26
Informe del Grupo de Redacción sobre un nuevo artículo 26 *bis* en la sección IV (Alemania, República Federal de, y Francia) . .	A/CN.9/IX/C.2/CRP.27
Cambios hechos o sugeridos en los párrafos 1 y 2 del artículo 29	A/CN.9/IX/C.2/CRP.28
Informe sobre las medidas tomadas respecto de los párrafos 4 y 7 del artículo 27	A/CN.9/IX/C.2/CRP.29
Proyecto de informe del Comité Plenario II sobre su examen del Reglamento de arbitraje de la CNUDMI	A/CN.9/IX/C.2/CRP.30 y Add.1 a 9
Informe sobre cambios en los artículos 30 y 31	A/CN.9/IX/C.2/CRP.31
Medidas adoptadas por el Comité II respecto del artículo 28	A/CN.9/IX/C.2/CRP.32
Informe del Grupo de Redacción sobre una parte del artículo 33 (Estados Unidos y Francia)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.33
Informe del Grupo de Trabajo sobre una parte del artículo 34 (Francia y Estados Unidos) .	A/CN.9/IX/C.2/CRP.34
Texto del Reglamento de arbitraje de la CNUDMI	A/CN.9/IX/C.2/CRP.35 y Add.1 y 2
Informe del Grupo de Coordinación sobre el párrafo 1 a) del artículo 33 (Austria, Bélgica, Estados Unidos, Filipinas, Nigeria, Reino Unido y URSS)	A/CN.9/IX/C.2/CRP.36

Título o descripción	*Signatura del documento*

C.—Serie informativa

Lista de participantes	A/CN.9/INF.8 y Corr.1

Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías, séptimo período de sesiones

A.—Documentos de trabajo

Nota del Secretario General : proyecto de comentario al proyecto de convención sobre la compraventa internacional de mercaderías :	A/CN.9/WG.2/WP.22
Programa provisional y anotaciones	A/CN.9/WG.2/WP.24
Observaciones y propuestas del representante de Noruega acerca de las disposiciones del proyecto de convención sobre la compraventa internacional de mercaderías aprobadas o aplazadas para examen ulterior por el Grupo de Trabajo en sus seis primeros períodos de sesiones	A/CN.9/WG.2/WP.25
Informe del Grupo de Redacción : Parte I. Disposiciones de fondo — Capítulo I. Ambito de aplicación	A/CN.9/WG.2/VII/CRP.1 y Add.1 a 8
Proyecto de informe del Grupo de Trabajo, Ginebra, 5 a 16 de enero de 1976	A/CN.9/WG.2/VII/CRP.2 y Add.1 y 2

B.—Serie de distribución reservada

Informe del Grupo de Redacción : Parte I. Disposiciones de fondo — Capítulo I. Ambito de aplicación	A/CN.9/WG.2/VII/CRP.1 y Add.1-8
Proyecto de informe del Grupo de trabajo, Ginebra, 5 a 16 de enero de 1976	A/CN.9/WG.2/VII/CRP.2 y Add.1 y 2

Grupo de Trabajo sobre títulos negociables internacionales, cuarto período de sesiones

A.—Documentos de trabajo

Programa provisional	A/CN.9/WG.IV/WP.5

B.—Serie de distribución reservada

Proyecto de ley uniforme sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales : proyecto de texto del artículo 79	A/CN.9/WG.IV/CRP.9
Proyecto de ley uniforme sobre letras de cambio internacionales y pagarés internacionales, con comentarios	A/CN.9/WG.IV/CRP.10 y Add.1-6