INFORME

DE LA

COMISION 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

ASAMBLEA GENERAL

DOCUMENTOS OFICIALES: TRIGESIMO PRIMER PERIODO DE SESIONES

SUPLEMENTO No. 17 (A/31/17)

NACIONES UNIDAS

(223 p.)

INFORME

DE LA

COMISION 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

ASAMBLEA GENERAL

DOCUMENTOS OFICIALES: TRIGESIMO PRIMER PERIODO DE SESIONES

SUPLEMENTO No. 17 (A/31/17)

NACIONES UNIDAS

Nueva York, 1976

NOTA

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

INDICE

Capítulo		Párrafos	Página
	INTRODUCCION	1 - 2	1
I.	ORGANIZACION DEL PERIODO DE SESIONES	3 - 13	2
	A. Apertura del período de sesiones	3	2
	B. Composición y asistencia	4 - 6	2
	C. Elección de la Mesa	7	3
	D. Programa	8	3
	E. Establecimiento de comités plenarios	9 - 12	4
	F. Aprobación del informe	13	5
II.	COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERIAS	14 - 28	6
	A. Reglas uniformes que regulan la compraventa internacional de mercaderías	14 - 21	6
	B. Formación y validez de contratos para la compraventa internacional de mercaderías	22 - 28	7
III.	PAGOS INTERNACIONALES	29 - 33	11
	Títulos negociables	29 - 33	11
IV.	REGLAMENTACION INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE MARITIMO	34 - 45	13
	A. Introducción	34 - 38	13
	B. Examen del informe del Comité Plenario I	39 - 44	15
	C. Texto del proyecto de Convenio sobre el Transporte Marítimo de Mercancías	45	17
V.	ARBITRAJE COMERCIAL INTERNACIONAL	46 - 57	34
	A. Introducción	46 - 50	34
	B. Examen del informe del Comité Plenario II	51 - 56	35
	C. Texto del Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI	57	37
VI.	RATIFICACION DE LAS CONVENCIONES RELATIVAS AL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL O ADHESION A ELLAS . .	58	53
VII.	FORMACION Y ASISTENCIA EN MATERIA DE DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL	59 - 64	53
	A. Becas para recibir formación profesional en derecho mercantil internacional	60	53

INDICE (continuación)

Capítulo		Párrafos	Página
	B. Seminarios del Instituto de las Naciones Unidas para Formación Profesional e Investigaciones . . .	61	54
	C. Segundo simposio de la CNUDMI	62 - 64	54
VIII.	LABOR FUTURA	65 - 70	54
	A. Programa para la labor futura de la Comisión . . .	65 - 66	54
	B. Composición del Grupo de Trabajo sobre la compraventa internacional de mercaderías	67	55
	C. Fecha y lugar de los períodos de sesiones de la Comisión y de sus grupos de trabajo	68 - 70	55
IX.	OTROS ASUNTOS	71 - 76	55
	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	55
	B. Informe del Secretario General sobre las actividades en curso de otras organizaciones internacionales	72	56
	C. Empresas multinacionales	73	56
	D. Participación de observadores	74	56
	E. Fecha de terminación del mandato de los miembros de la Comisión	75 - 76	57

Anexos

I.	INFORME DEL COMITE PLENARIO I ACERCA DEL PROYECTO DE CONVENIO SOBRE EL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS	59
II.	EXAMEN POR EL COMITE PLENARIO I DEL PROYECTO DE CONVENIO SOBRE EL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS	60
III.	LISTA DE LOS DOCUMENTOS QUE TUVO ANTE SI LA COMISION	209

INTRODUCCION

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.

CAPITULO I

ORGANIZACION DEL PERIODO 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.

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.

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)

D. Programa

8. El programa del período de sesiones, aprobado por la Comisión en su 173a. sesión, celebrada el 12 de abril de 1976, era el siguiente:

1. Apertura del período de sesiones

2. Elección de la Mesa

2/ Las elecciones tuvieron lugar en las sesiones 173a. y 174a., 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 No. 16 (A/7216), párr. 14) (Anuario de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, Volumen I: 1968-1970 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.71.V.1), segunda parte, I, parr. 14).

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/.

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.

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 178a. y 179a. celebradas el 7 de mayo, y el informe del Comité II en sus sesiones 175a., 176a. y 177a., 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 179a. sesión, celebrada el 7 de mayo de 1976.

CAPITULO II

COMPRAVENTA INTERNACIONAL DE MERCADERIAS

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

---

5/ Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo cuarto período de sesiones, Suplemento No. 18 (A/7618), párr. 38, inciso 3 a) de la resolución contenida en el documento (Anuario de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, Volumen I: 1968-1970 (publicación de las Naciones Unidas No. de venta: S.71.V.1), segunda parte, II, párr. 38); ibid., vigésimo sexto período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/8417), párr. 92, inciso 1 c) de la resolución contenida en el documento (Anuario de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, Volumen II: 1971 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.72.V.4), primera parte, II, párr. 92). 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, No. de venta: S.71.V.3), cap. I, secc. 1.

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 del presente informe.

17. La Comisión observó además que el Grupo de Trabajo no había examinado los proyectos de disposiciones 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 1º de julio de 1964, que permitieran que tuviese una aceptación más amplia por los países con diferentes sistemas

---

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

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 la 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.

7/ Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo cuarto período de sesiones, Suplemento No. 18 (A/7618), párr. 38, inciso 3 a) de la resolución contenida en el documento (Anuario de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, Volumen I: 1968-1970 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.71.V.1), segunda parte, II, párr. 38). 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, No. de venta: S.71.V.3), cap. I, secc. 1.

8/ Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo quinto período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/8017), párr. 72 (Anuario de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, Volumen I: 1968-1970 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.71.V.1), segunda parte, III, párr. 72).

9/ Ibid., vigésimo noveno período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/9617), párrs. 91 a 93 (Anuario de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, Volumen V: 1974 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.75.V.2), primera parte, II, A, párrs. 91 a 93).

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 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.

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

Decisión de la Comisión

28. En su 173a. 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 1º 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.

CAPITULO 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 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 173a. sesión, celebrada el 12 de abril de 1976, la Comisión aprobó por unanimidad la decisión siguiente:

La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional

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

11/ Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo sexto período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/8417), párr. 35 (Anuario de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, Volumen II: 1971 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.72.V.4), primera parte, II, A, párr. 35). 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 173a. sesión; el acta resumida de la sesión figura en el documento A/CN.9/SR.173.

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.

CAPITULO IV

REGLAMENTACION INTERNACIONAL DEL TRANSPORTE MARITIMO

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).

13/ Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo sexto período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/8417), párrs. 10 a 23 (Anuario de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, Volumen II: 1971 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.72.V.4), primera parte, II, A, párrs. 10 a 23). Para las medidas anteriores de la Comisión sobre el tema de la reglamentación internacional del transporte marítimo, véase ibid., vigésimo cuarto período de sesiones, Suplemento No. 18 (A/7618), párrs. 114 a 133 (Anuario de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, Volumen I: 1968-1970 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.71.V.1), segunda parte, II, A, párrs. 114 a 133); ibid., vigésimo quinto período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/8017), párrs. 157 a 166 (Anuario de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, Volumen I: 1968-1970, segunda parte, III, A, párrs. 157 a 166); ibid., vigésimo séptimo período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/8717), párrs. 44 a 51 (Anuario de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, Volumen III: 1972 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.73.V.6), primera parte, II, A, párrs. 44 a 51); ibid., vigésimo octavo período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/9017), párrs. 46 a 61 (Anuario de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, Volumen IV: 1973 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.74.V.3), primera parte, II, A, párrs. 46 a 61); ibid., vigésimo noveno período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/9617), párrs. 38 a 53 (Anuario de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, Volumen V: 1974 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.75.V.2), primera parte, II, A, párrs. 38 a 53); e ibid., trigésimo período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/10017), párrs. 64 a 77.

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 períodos 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 observaciones, 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.

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;

14/ En su 179a. 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.

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 178a. y 179a., 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";

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

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 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 179a. 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 para su aprobación bajo los auspicios de las Naciones Unidas,

Considerando 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 MARITIMO DE MERCANCIAS

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 aquél 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 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.

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.

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.

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.

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 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 especiales 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 argador 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 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, 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 conocimeinto 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.

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.

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.

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 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.

6/ Un número considerable de delegaciones se pronunciaron a favor de agregar la palabra "Contratante" después de "Estado".

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 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. 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 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 salvamente 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.

CAPITULO 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 figuraban 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 organizaciones e instituciones nacionales e internacionales interesadas (A/CN.9/97/Adds.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

---

16/ Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo octavo período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/9017), párr. 85. (Anuario de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, Volumen IV, 1973 (publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: S.74.V.3) primera parte, II, párr. 85).

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 No. 17 (A/10017).)

18/ Ibid., párr. 83.

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 175a. a 177a., 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".

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.

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 1º 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 177a. 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,

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

---

* MODELO DE CLAUSULA 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 (o los idiomas) que se utilizará(n) en el procedimiento arbitral será(n) ...;

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.

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 en 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 nominadira 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, si no 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 arbiral 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 dedicir 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 requerida 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.

CAPITULO VI

RATIFICACION DE LAS CONVENCIONES RELATIVAS AL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL O ADHESION 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.

CAPITULO VII

FORMACION 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.

21/ La Comisión examinó este tema en su 177a. 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 No. 17 (A/10017), párr. 113; Anuario de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, Volumen V, 1974, primera parte, II, A, párr. 113.

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", "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 Alemania (República Federal de), Austria, Finlandia, Grecia, Noruega 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.

CAPITULO 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.

24/ A/CN.9/111, párrs. 17, 18 y 20.

25/ Véase la nota 21.

66. A este respecto, la Comisión pidió a la Secretaría que le presentara, en su 11º 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.

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.

CAPITULO 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

26/ Véase la nota 21.

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". 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 actual 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 177a. 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;

27/ Documentos Oficiales de la Asamblea General, trigésimo período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/10017), párr. 94.

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 177a. 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 1º 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 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,

---

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.

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.

ANEXO I

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

I. INTRODUCCION

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 COMITE PLENARIO I DEL PROYECTO DE CONVENIO SOBRE EL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS

Título del proyecto de Convenio

"Proyecto de Convenio sobre el transporte marítimo de mercancías."

*
* *

1. 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.

PARTE I. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Definiciones

Artículo 1, párrafos 1 y 2

"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."

*
* *

2. 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".

3. 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/.

4. Sin embargo, se señaló que la expresión "porteador contratante", definida en el párrafo 1 actual, pero no en el nuevo propuesto párrafo 1, 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.

5. 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 mercancías 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 "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.

6. 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 deba 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.

---

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

7. 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."

*
* *

8. 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."

9. 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.

10. En apoyo de la limitación de la definición de "consignatario" en la forma indicada en el inciso a) del párrafo 9 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.

11. 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 9 supra, era innecesaria.

12. 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."

*
* *

13. 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.

14. En apoyo de la propuesta mencionada en el párrafo 13 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

---

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.

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.

15. En apoyo de la propuesta mencionada en el párrafo 13 b) supra, se indicó que, como la responsabilidad del porteador por el equipaje de pasajeros ya estaba regulada por el Convenio de 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.

16. En apoyo de la propuesta mencionada en el párrafo 13 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.

17. En apoyo de la propuesta mencionada en el párrafo 13 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".

18. 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 aquél 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."

*
* *

19. 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.

20. En apoyo de la propuesta mencionada en el párrafo 19 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.

21. En apoyo de la propuesta mencionada en el párrafo 19 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.

22. En apoyo de la propuesta mencionada en el párrafo 19 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.

23. En apoyo de la propuesta mencionada en el párrafo 19 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".

24. En relación con la propuesta mencionada en el párrafo 19 e) supra, hubo acuerdo general en que se suprimieran las palabras "en el cual habrán de entregarse" que aparecían al final de la definición.

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

"5. Por "contrato de transporte" se entenderá aquél 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 comrpomete 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."

*
* *

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

27. 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."

28. En apoyo de la adición del nuevo párrafo 7 citado en el inciso a) del párrafo 27 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."

29. 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. Ambito de aplicación

Artículo 2, párrafo 1

"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 contrante, 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 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 cuando 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 expresamente 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 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."

*
* *

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 réplica, 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 a/. Tras deliberar, el Comité decidió retener el artículo.

---

a/ A/CONF.63/15.

"PARTE II. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR

"Artículo 4. Período de responsabilidad

Artículo 4, párrafos 1 y 2

"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 siguiente al 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 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. Disposiciones generales

Artículo 5, párrafo 1

"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 humans 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 precedente, 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 palabras 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."/ b/

---

b/ 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.

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 cargador 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. 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 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 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.

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."

---

a/ Se supone que la fórmula (x-y) representará limitaciones menores de responsabilidad que las establecidas en el párrafo 1 a).

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 1/, la Convención CMR 2/ y el Convenio de Varsovia 3/, y su aplicación con

---

1/ Convenio internacional relativo al transporte de mercancías por ferrocarril, Berna, 25 de octubre de 1962 (llamado en adelante "Convenio CIM").

2/ Convención sobre el contrato de transporte internacional de mercaderías por carretera, Ginebra, 19 de mayo de 1956 (llamada en adelante "Convención CMR").

3/ 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).

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/." 4/

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 Buselas de 1968 5/, 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

---

4/ Las cifras se incluyeron en esa propuesta a título de ejemplo solamente.

5/ 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").

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 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 aquélla 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 No. 4 que modifica el Convenio de Varsovia 6/, 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 No. 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.

6/ Protocolo de Montreal No. 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.

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 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

---

"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."

/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."

B. "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."

"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. Acciones basadas en responsabilidad extracontractual

Artículo 7, párrafo 1

"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 únicamente 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. 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 aquéllos 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 del 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 i/.

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

---

i/ 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.

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 j/ 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,

---

j/ 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.

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. Carga sobre cubierta

Artículo 9, párrafo 1

"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 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 actual de ese párrafo, no se especificaba el sistema jurídico al que remitirían las normas o disposiciones legales, y, en consecuencia, 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 afectar al estado de las mercancías. Por otra parte, se expresó la opinión de que no podía insertarse la declaración 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 k/.

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."

Artículo 9, párrafo 2

"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."

*
* *

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.

---

k/ La propuesta fue apoyada por la URSS, quien reservó su posición respecto de la decisión tomada por el Comité.

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 propuestas 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:

"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 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. Responsabilidad del porteador contratante y del porteador efectivo

Artículo 10, párrafo 1

"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 aquéllas 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 también 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 párrafo 2 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." 1/

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."

*
* *

1/ 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.

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 m/.

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."

---

m/ La propuesta, formulada por Checoslovaquia, fue apoyada por varias delegaciones.

"Artículo 11. Transporte directo

Artículo 11, párrafos 1 y 2

"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."

*
* *

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 porque 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."

CAPITULO 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. Normas especiales sobre mercancías peligrosas

Artículo 13, párrafo 1

"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 del 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; y

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 inofensivos 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."

"PARTE IV. DOCUMENTOS DE TRANSPORTE

"Artículo 14. Expedición del conocimiento de embarque

Artículo 14, párrafos 1 y 2

"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 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

"Párrafo 1 (frase inicial)

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

*
* *

1. Tras un debate, el Comité decidió 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.

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.

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.

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.

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;"

Párrafo 1, inciso i)

"i) el lugar de emisión del conocimiento de embarque;"

*
* *

16. Tras un debate, el Comité decidió mantener el texto actual del inciso i).

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."

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.

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.

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 párrafo 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. Conocimiento de embarque: reservas y valor probatorio

Artículo 16, párrafo 1

"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 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."

*
* *

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. Garantías por parte del cargador

Artículo 17, párrafo 1

"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 n/.

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

---

n/ 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.

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, 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.

"PARTE V. RECLAMACIONES Y ACCIONES

"Artículo 19. Aviso de pérdida, daños o demora

Artículo 19, párrafo 1

"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 o/.

---

o/ 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.

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."

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. Limitación de las acciones

Artículo 20, párrafo 1 (frase inicial)

"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 porteadores 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."

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.

1/ El Grupo de Trabajo sugiere que se supriman estas palabras.

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 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. 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."

*
* *

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 seriamentr 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 la 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 p/. 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.

---

p/ Convenio internacional relativo al embargo preventivo de buques destinados a la navegación marítima, Bruselas, 10 de mayo de 1952.

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 aquél 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 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 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. 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 q/.

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:

---

q/ Una minoría significativa de delegaciones expresaron reservas acerca de la formulación actual del artículo 22 y se declararon partidarias de suprimirlo.

"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.

"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 abritraje celebrado por las partes después de formularse la reclamación basada en el contrato de transporte."

"PARTE VI. ESTIPULACIONES QUE SE APARTAN DEL CONVENIO

"Artículo 23. Estipulaciones contractuales

Artículo 23, párrafo 1

"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 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. 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. 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 párrafo 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. Otros convenios

Artículo 25, párrafo 1

"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 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 r/ 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.

---

r/ 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."

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 p/ 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

---

p/ 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."

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."

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. INTRODUCCION

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 19a. sesión, celebrada el 23 de abril de 1976.

II. EXAMEN POR EL COMITE DEL PROYECTO REVISADO DE REGLAMENTO DE ARBITRAJE PARA 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)."

---

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.

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", 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, 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, 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 párrafo 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 del 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 directamente 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, 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, párrafo 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 demandado, 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, 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, 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, párrafo 1

"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."

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, 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 cuestión 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, 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, 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, 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 que 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. 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."

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, 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, 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 írrito 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, párrafo 1

"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."

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, 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 servicios 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, 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, 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 opinió que debía conservarse esta frase, ya que servía para informar a las partes de su derecho a presentar peritos sin que de elllo 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, 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 conveniencia 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 sobre el Reconocimiento y Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras de Nueva York de 1958, 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, 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 árbitros 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 por 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 arbitral 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, 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 derecho 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 amigable 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 decidir ex aequo 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 del artículo 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 mayor 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, párrafo 1

"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."

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, 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 30 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 las costas del arbitraje.

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, 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 omitidas 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, párrafo 1 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 de_ 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 33, párrafo 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 méridos 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 este 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, parrafo 1

"1. Una vez nombrados, los árbitros podrán pedir a cada una de las partes que deposite una suma igual, en concepto de anticio 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 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 facilitades 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 los documentos que tuvo ante sí la Comisión

A. Serie general

A/AC.9/109 y Add.1	Reglamentación internacional del transporte marítimo: comentarios de los gobiernos y las organizaciones internacionales acerca del proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías: nota del Secretario General
A/CN.9/110	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.9/111	Formación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional: nota 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): informe del Secretario General
A/CN.9/113	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.9/114	Arbitraje comercial internacional: proyecto de Reglamento de Arbitraje de la CNUDMI: arancel de honorarios de los árbitros: nota de la Secretaría
A/CN.9/115 y Add. 1	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.9/116 . . . . . Informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada en su séptimo período de sesiones (Ginebra, 5 a 16 de enero 1976)

A/CN.9/117 . . . . . Pagos internacionales: títulos negociables: 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.9/118 . . . . . Ratificación de las convenciones relativas al derecho mercantil internacional o adhesión a las mismas: nota del Secretario General

A/CN.9/119 . . . . . 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.9/120 . . . . . Programa provisional, anotaciones al programa provisional, calendario provisional de sesiones: nota del Secretario General

A/CN.9/121 . . . . . Formación y asistencia en materia de derecho mercantil internacional: nota del Secretario General

A/CN.9/122 . . . . . 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.9/123 . . . . . Compraventa internacional de mercaderías: nota del Secretario General

A/CN.9/124 . . . . . Fecha y lugar del décimo período de sesiones: nota del Secretario General

B. Serie reservada

A/CN.9/IX/CRP.1 . . . . . Reglamento de arbitraje de la CNUDMI: informe del Comité Plenario II

A/CN.9/IX/CRP.2 . . . . . Reglamento de arbitraje de la CNUDMI: informe del Comité Plenario II: enmiendas sugeridas por el representante de Noruega

A/CN.9/IX/CRP.3	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.4 y Add.1 a 5	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
A/CN.9/IX/CRP.5 y Add.1 y 2	Parte III del informe del Comité Plenario I: proyecto de Convenio sobre el transporte marítimo de mercancías: texto aprobado por el Comité
Comité Plenario I	<u>Proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías</u>
A/CN.9/IX/C.1/CRP.1	Propuesta de enmienda al párrafo 5 del artículo 1, presentada por la delegación del Reino Unido
A/CN.9/IX/C.1/CRP.2	Propuesta de un nuevo párrafo 5 del artículo 2 presentada por la delegación del Reino Unido
A/CN.9/IX/C.1/CRP.3	Enmiendas presentadas por el representante de Noruega (artículos 1, 4, 6 y 11)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.4	Propuesta relativa al artículo 1, presentada por el representante de Austria
A/CN.9/IX/C.1/CRP.5	Enmiendas propuestas por el representante de Singapur (artículos 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 19 y 21)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.6	Textos propuestos por el Grupo de Trabajo para los párrafos 1, 2, 3 y 4 del artículo 1
A/CN.9/IX/C.1/CRP.7	Texto propuesto por el Reino Unido para el párrafo 2 del artículo 4
A/CN.9/IX/C.1/CRP.8	Japón: Propuesta de enmienda al párrafo 4 del artículo 2
A/CN.9/IX/C.1/CRP.9	Propuesta presentada por el representante de Francia en relación con el párrafo 5 del artículo 1

A/CN.9/IX/C.1/CRP.10	Textos propuestos por Noruega para los artículos 2 y 16
A/CN.9/IX/C.1/CRP.11	Enmienda al párrafo 1 del artículo 5 propuesta por el representante del Japón
A/CN.9/IX/C.1/CRP.12	Enmienda al artículo 2, propuesta por el representante de Polonia
A/CN.9/IX/C.1/CRP.13	Artículos 1 a 5: decisiones adoptadas por el Comité y textos propuestos por los grupos de trabajo
A/CN.9/IX/C.1/CRP.14	Propuesta relativa al párrafo 4 del artículo 2, presentada por el representante de Francia
A/CN.9/IX/C.1/CRP.15	Artículo 5: propuesta de Alemania (República federal de), el Japón, el Reino Unido y la URSS
A/CN.9/IX/C.1/CRP.16	Enmiendas propuestas por el Reino Unido (artículos 5, 10, 11, 19, 20, 21 y 25)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.17	Texto de los párrafos 1 y 2 del artículo 4 propuesto por los Estados Unidos de América, Noruega, la República Federal de Alemania y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas
A/CN.9/IX/C.1/CRP.18	Enmiendas propuestas por el representante de Filipinas (artículos 5 y 6)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.19	Enmienda propuesta por el representante de Hungría (artículo 8)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.20	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.21 y Corr. 1 . . .	Enmiendas presentadas por el representante de Noruega (artículo 20)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.22	Enmiendas presentadas por el representante de los Estados Unidos (artículo 11)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.23	Enmienda propuesta por el representante de Bélgica (artículo 5)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.24	Enmienda propuesta por el representante del Japón (artículo 9)

A/CN.9/IX/C.1/CRP.25	Enmienda propuesta por el representante del Japón (artículo 12)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.26	Enmienda al artículo 5 presentada por el representante de Francia
A/CN.9/IX/C.1/CRP.27	Propuesta de Noruega relativa al artículo 8
A/CN.9/IX/C.1/CRP.28	Propuestas relativas a los artículos 16, 17 y 23 presentadas por el representante del Japón
A/CN.9/IX/C.1/CRP.29A	Texto del artículo 6 propuesto por el grupo de redacción (Estados Unidos de América, Filipinas, Ghana, Japón, Noruega y URSS)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.29B	Enmienda al artículo 21 presentada por el representante del Japón
A/CN.9/IX/C.1/CRP.30	Enmienda propuesta por el representante de la República Federal de Alemania (cláusulas finales)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.31	Propuesta conjunta de Ghana, Noruega y el Reino Unido (artículo 24)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.32	Propuesta conjunta de los Estados Unidos y Noruega (artículo 11)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.33	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 la URSS)
A/CN.9/IX/C.1/CRP.34	Enmiendas a los párrafos 1 y 2 del artículo 13 propuestas por el representante de Grecia
A/CN.9/IX/C.1/CRP.35 y Add.1 a 12 .	Proyecto de informe del Comité I
A/CN.9/IX/C.1/CRP.36	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/Add.1	Artículos 7 a 11: textos propuestos por el Grupo de Trabajo
A/CN.9/IX/C.1/CRP.36/Add.2	Artículos 1 a 11: textos propuestos por el Grupo de Trabajo

A/CN.9/IX/C.1/CRP.36/Add.3 . . . . . Artículos 12 a 18: textos propuestos por el Grupo de Trabajo

A/CN.9/IX/C.1/CRP.36/Add.4 . . . . . Artículos 19 a 22: textos propuestos por el Grupo de Trabajo

A/CN.9/IX/C.1/CRP.36/Add.5 . . . . . 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.37 . . . . . Artículo 21: enmienda presentada por el representante de Francia

A/CN.9/IX/C.1/CRP.38 . . . . . Enmienda propuesta por Australia (cláusulas finales)

A/CN.9/IX/C.1/CRP.39 . . . . . Artículo 13: propuesta conjunta de Noruega y el Reino Unido

A/CN.9/IX/C.1/CRP.40 . . . . . Artículo 13: propuesta para la definición de "mercancías peligrosas"

A/CN.9/IX/C.1/CRP.41 . . . . . Propuesta de Noruega relativa a un nuevo párrafo 1 bis del artículo 22

A/CN.9/IX/C.1/CRP.42 . . . . . Artículo 20: enmienda presentada por el representante de Francia

A/CN.9/IX/C.1/CRP.43 . . . . . Artículo 19, párrafo 1: enmiendas presentadas por los representantes del Japón y el Reino Unido

Comité Plenario II — Reglamento de arbitraje de la CNUDMI

A/CN.9/IX/C.2/CRP.1 . . . . . Informe del Grupo de Redacción sobre los artículos 1 y 2 (Bélgica y el Reino Unido)

A/CN.9/IX/C.2/CRP.2 . . . . . Informe del Grupo de Redacción sobre el artículo 9 (Bélgica, México y el Reino Unido)

A/CN.9/IX/C.2/CRP.3 . . . . . Informe del Grupo de Redacción sobre el artículo 5 (Francia y México)

A/CN.9/IX/C.2/CRP.4 . . . . . Informe del Comité de Redacción sobre el artículo 14 (Alemania (República Federal de), Checoslovaquia, India, URSS y la Cámara de Comercio Internacional)

A/CN.9/IX/C.2/CRP 5	Informe del Grupo de Redacción sobre el párrafo 2 del artículo 12 (Francia y México)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.6	Informe del Grupo de Redacción sobre el artículo 15 (Francia y Nigeria)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.7	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.8	Medidas tomadas por el Comité II en relación con el párrafo 3 del artículo 18
A/CN.9/IX/C.2/CRP.9	Medidas tomadas por el Comité II en relación con el artículo 11
A/CN.9/IX/C.2/CRP.10	Grupo de redacción de los artículos 17 2) y 18 2) (Hungría y Reino Unido)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.11	Informe sobre los cambios de redacción introducidos en el artículo 10 (Secretaría)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.12	Informe de la URSS sobre el párrafo 3 del artículo 12
A/CN.9/IX/C.2/CRP.13	Informe del Grupo de Redacción sobre el artículo 3 (Alemania (República Federal de), Estados Unidos de América, Noruega)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.14	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 (India, Reino Unido, República Federal de Alemania, URSS)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.15	Informe del Grupo de Redacción sobre una enmienda al artículo 1
A/CN.9/IX/C.2/CRP.16	Informe del Grupo de Redacción sobre los artículos 20 y 21 (Reino Unido y la URSS)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.17	Informe del Grupo de Redacción sobre el artículo 23 (Estados Unidos)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.18	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.19	Informe de las medidas adoptadas por el Comité II respecto del párrafo 4 del artículo 24

A/CN.9/IX/C.2/CRP.20	Informe sobre cambios de redacción en el artículo 10 (Secretaría)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.21	Informe del grupo de redacción de los artículos 7, 8 y 8 bis (Alemania (República Federal de), Estados Unidos, Francia y Unión Soviética)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.22	Informe del Grupo de Redacción sobre el artículo 4 (Austria y Reino Unido)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.23	Informe del Grupo de Redacción sobre el artículo 19 (Ghana, México y Polonia)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.24	Informe del Grupo de Redacción sobre el párrafo 2 del artículo 27 (Alemania (República Federal de), Reino Unido y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.25	Propuestas de Bélgica y el Reino Unido para un nuevo artículo 25 bis
A/CN.9/IX/C.2/CRP.26	Informe del Grupo de Redacción sobre el artículo 25 (Bélgica, Filipinas y México)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.27	Informe del Grupo de Redacción sobre un nuevo artículo 26 bis en la sección IV (Alemania (República Federal de), Francia)
A/CN.9/IX/C.2/CRP.28	Cambios hechos o sugeridos en los párrafos 1 y 2 del artículo 29
A/CN.9/IX/C.2/CRP.29	Informe sobre las medidas tomadas respecto de los párrafos 4 y 7 del artículo 27
A/CN.9/IX/C.2/CRP.30 y Add.1 a 9 . .	Proyecto de informe del Comité Plenario II sobre su examen del Reglamento de arbitraje de la CNUDMI
A/CN.9/IX/C.2/CRP.31	Informe sobre cambios en los artículos 30 y 31
A/CN.9/IX/C.2/CRP.32	Medidas adoptadas por el Comité II respecto del artículo 28
A/CN.9/IX/C.2/CRP.33	Informe del Grupo de Redacción sobre una parte del artículo 33 (Estados Unidos y Francia)

A/CN.9/IX/C.2/CRP.34 . . . . . Informe del Grupo de Trabajo sobre una parte del artículo 34 (Francia y Estados Unidos)

A/CN.9/IX/C.2/CRP.35 y Add.1 y 2 . . Texto del Reglamento de arbitraje de la CNUDMI

A/CN.9/IX/C.2/CRP.36 . . . . . Informe del Grupo de Coordinación sobre el párrafo 1 a) del artículo 33 (Austria, Bélgica, Estados Unidos, Filipinas, Nigeria, Reino Unido y Unión Soviética)

C. Serie informativa

A/CN.9/INF.8 y Corr.1 . . . . . Lista de participantes

كيفية الحصول على منشورات الامم المتحدة

يمكن الحصول على منشورات الامم المتحدة من المكتبات ودور التوزيع في جميع انحاء العالم . استعلم عنها من المكتبة التي تتعامل معها أو اكتب الى : الامم المتحدة ،قسم البيع في نيويورك او في جنيف .

如何购取联合国出版物

联合国出版物在全世界各地的书店和经售处均有发售。请向书店询问或写信到纽约或日内瓦的联合国销售组。

HOW TO OBTAIN UNITED NATIONS PUBLICATIONS

United Nations publications may be obtained from bookstores and distributors throughout the world. Consult your bookstore or write to: United Nations, Sales Section, New York or Geneva.

COMMENT SE PROCURER LES PUBLICATIONS DES NATIONS UNIES

Les publications des Nations Unies sont en vente dans les librairies et les agences dépositaires du monde entier. Informez-vous auprès de votre libraire ou adressez-vous à : Nations Unies, Section des ventes, New York ou Genève.

КАК ПОЛУЧИТЬ ИЗДАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

Издания Организации Объединенных Наций можно купить в книжных магазинах и агентствах во всех районах мира. Наводите справки об изданиях в вашем книжном магазине или пишите по адресу: Организация Объединенных Наций, Секция по продаже изданий, Нью-Йорк или Женева.

COMO CONSEGUIR PUBLICACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS

Las publicaciones de las Naciones Unidas están en venta en librerías y casas distribuidoras en todas partes del mundo. Consulte a su librero o diríjase a: Naciones Unidas, Sección de Ventas, Nueva York o Ginebra.

Litho in United Nations, New York

Price: $U.S.11.00
(or equivalent in other currencies)

13149 - August 1976 - 900