

[RHW]
Convenio Internacional Para
La Unificación De Ciertas Reglas En Materia
De Conocimiento De Empaque.

(DOF del 25 de agosto de 1994)

Bruselas, 25 de agosto de 1924

Artículo 1

En el presente Convenio se emplean las palabras siguientes en el sentido preciso que se indica a continuación:

- a) “Porteador” comprende el propietario del buque o el fletador en un contrato de transporte con un cargador.
- b) “Contrato de transporte” se aplica únicamente al contrato de porte formalizado en un conocimiento o en cualquier documento similar que sirva como título para el transporte de mercancías por mar; se aplica igualmente al conocimiento o documento similar emitido en virtud de una póliza de fletamento, a contar desde el momento en que este documento regula las relaciones del porteador y del tenedor del conocimiento.
- c) “Mercancías” comprende bienes, objetos, mercancías y artículos de cualquier clase, con excepción de los animales vivos y del cargamento que, según el contrato de transporte, se declara colocado sobre cubierta, y es en cierto modo transportado así.
- d) “Buque” significa cualquier embarcación empleada para el transporte de mercancías por mar.
- e) “Transporte de mercancías” comprende el tiempo transcurrido desde la carga de las mercancías a bordo del buque hasta su descarga del buque.

Artículo 2

Bajo las reservas de las disposiciones del artículo 6, el porteador de todos los contratos de transporte de mercancías por mar estará sometido, en cuanto a la carga, conservación, estiba, transporte, vigilancia, cuidado y descarga de dichas mercancías, a las responsabilidades y obligaciones, y gozará de los derechos y exoneraciones que a continuación se mencionan.

Artículo 3

1° El porteador, antes de comenzar el viaje, deberá cuidar diligentemente:

- a) De que busque esté en estado de navegar.
- b) De armar, equipar y aprovisionar el buque convenientemente.
- c) De limpiar y poner en buen estado las bodegas, cámaras frías y frigoríficas y los demás lugares del buque, cuando se carguen las mercancías para su recepción, transporte y conservación.

2° El porteador, bajo la reserva de las disposiciones del artículo 4, procederá de manera apropiada y cuidadosa a la carga, conservación y descarga de las mercancías transportadas.

3° Después de haber recibido y tomado carga las mercancías, el porteador y el capitán o agente del porteador, deberán, a petición del cargador entregar a éste un conocimiento que exprese, entre otras cosas:

- a) Las marcas principales necesarias para la identificación de las mercancías tal como las haya dado por escrito el cargador antes de comenzar el cargamento de dichas mercancías, con tal que las expresadas marcas estén impresas o puestas claramente en cualquier otra forma sobre las mercancías no embaladas o en las cajas o embalajes que contengan las mercancías, de manera que permanezcan normalmente legibles hasta el término del viaje.
- b) Del número de bultos, o de piezas, o la cantidad o el peso, según los casos tal como los haya consignado por escrito el cargador.
- c) El estado y la condición aparentes de las mercancías.

Sin embargo, ningún porteador, capitán o agente del porteador tendrá obligación de declarar o mencionar, en el conocimiento, las marcas, un número, una cantidad o un peso

cuando tenga razón fundada para suponer que no representan exactamente las mercancías actualmente recibidas por él, o que no ha tenido medios razonables de comprobar.

4° Este conocimiento establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de la recepción por el porteador de las mercancías en la forma en que aparezcan descritas conforme al párrafo tercero, a) b) y c).

5° Se estimará que el cargador garantiza al porteador, en el momento de la carga, la exactitud de las marcas, del número, de la cantidad y del peso, en la forma en que él las consigna, y el cargador indemnizará al porteador de todas las pérdidas, daños y gastos que prevengan o resulten de inexactitudes de dichos extremos. El derecho del porteador a esta indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad y sus obligaciones derivadas del contrato de transporte respecto de cualquier otra persona que no sea el cargador.

6° El hecho de retirar las mercancías constituirá, salvo prueba en contrario, una presunción de que han sido entregadas por el porteador en la forma consignada en el conocimiento, a menos que antes o en el momento de retirar las mercancías y de ponerlas bajo la custodia de la persona que tenga derecho a su recepción, con arreglo al contrato de transporte, se dé aviso por escrito al porteador o a su Agente en el puerto de descarga de las pérdidas o daños sufridos y de la naturaleza general de estas pérdidas o daños.

Si las pérdidas o daños no son aparentes, el aviso deberá darse en los tres días siguientes a la entrega.

Las reservas por escrito son inútiles si al estado de las mercancías ha sido comprobado contradictoriamente en el momento de la recepción.

En todo caso, el porteador y el buque estarán exentos de toda responsabilidad por pérdidas o daños, a menos que se ejercite alguna acción dentro del año siguiente a la entrega de las mercancías o a la fecha en la que éstas hubieran debido ser entregadas.

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

7° Cuando las mercancías hayan sido cargadas, se pondrá en el conocimiento que entreguen el cargador, el porteador, el capitán o el agente del porteador, si el cargador lo solicita, una

estampilla que diga “Embarcado con la condición de que si el cargador ha recibido antes algún documento que dé derecho a dichas mercancías, restituya este documento contra la entrega del conocimiento provisto de la estampilla Embarcado”. El porteador, el capitán o el agente tendrán igualmente la facultad de anotar en el puerto de embarque, sobre el documento entregado en primer lugar, el nombre o los nombres del buque o los buques en los que las mercancías han sido embarcadas y la fecha o las fechas del embarque, y cuando dicho documento haya sido anotado en esta forma, será considerado, a los efectos de este artículo si reúne las menciones del artículo 3, párrafo tercero, como si fuese un conocimiento con la estampilla “Embarcado”.

8° Toda cláusula, convenio o acuerdo en un contrato de transporte que exonere al porteador o al buque de responsabilidad por pérdida o daño referente a las mercancías, que provengan de negligencia, falta o incumplimiento de los deberes y obligaciones señalados en este artículo, o atenuando dicha responsabilidad en otra forma que no sea la determinada en el presente Convenio, serán nulos y sin efecto y se tendrán por no puestos.

La cláusula de excepción del beneficio del seguro al porteador y cualquier otra cláusula semejante exonerarán al porteador de su responsabilidad.

Artículo 4

Ni el porteador ni el buque serán responsables de las pérdidas o daños que provengan o resulten de la falta de condiciones del buque para navegar, a menos que sea imputable a falta de la debida diligencia por parte del porteador para poner el buque en buen estado para navegar o para asegurar al buque el armamento, equipo o aprovisionamiento convenientes, o para limpiar o poner en buen estado las bodegas, cámaras frías y frigoríficas, y todos los otros lugares del buque donde las mercancías se cargan, de manera que sean apropiadas a la recepción, transporte y conservación de las mercancías, todo conforme a las prescripciones del artículo 3, párrafo primero. Siempre que resulte una pérdida o daño del mal estado del buque para navegar, las costas de la prueba, en lo que concierne a haber empleado la razonable diligencia, serán de cuenta del porteador o de cualquier otra persona a quien beneficie la exoneración prevista en el presente artículo.

1. Ni el porteador ni el buque serán responsables por pérdida o daño que resulten o prevengan:
 - a) De actos, negligencia o falta del Capitán, Marinero, Piloto o del personal destinado por el porteador a la navegación o a la administración del buque.
 - b) De incendio, a menos que haya sido ocasionado por hecho o falta del porteador.
 - c) De peligros, daños o accidentes de mar o de otras aguas navegables.
 - d) De fuerza mayor.
 - e) De hechos de guerra.
 - f) Del hecho de enemigos públicos.
 - g) De detención o embargo de Soberanos, Autoridades o pueblos, o de un embargo judicial.
 - h) De restricción de cuarentena.
 - i) De un acto u omisión del cargador o propietario de las mercancías o de su Agente o representante.
 - j) De huelgas o lock-outs, de paros o de trabas impuestos o parcialmente al trabajo por cualquier causa que sea.
 - k) De motines o perturbaciones civiles.
 - l) De salvamento o tentativa de salvamento de vidas o bienes en el mar.
 - m) De disminución en volumen o peso, o de cualquiera otra pérdida o daño resultantes de vicio propio de la mercancía.
 - n) De embalaje o insuficiente.
 - o) De insuficiencia o imperfección de marcas.
 - p) De los vicios ocultos que escapan a una diligencia razonable.
 - q) De cualquier otra causa que no proceda de hecho o falta del porteador, o de hecho o falta de Agentes o encargados del porteador, pero las costas de la prueba incumbirán a la persona que reclame el beneficio de esta excepción, y a ella corresponderá demostrar que la pérdida o daño no han sido producidos por falta personal, hecho del porteador, ni por falta o hechos de los Agentes o encargados del porteador.

3 °. El cargador no será responsable de las pérdidas o daños sufridos por el porteador o el buque, y que procedan o resulten de cualquier causa, sin que exista acta, falta o negligencia del cargador, de sus Agentes o de sus encargados.

4°. Ningún cambio de ruta para salvar o intentar el salvamento de vidas o bienes en el mar, ni ningún cambio de ruta razonable, será considerado como una infracción del presente Convenio o del contrato de transporte, y el porteador no será responsable de ninguna pérdida o daño que de ello resulte.

5°. Ni el porteador ni el buque responderán, en ningún caso, de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas por cantidad mayor de 100 libras esterlinas por bulto o unidad, o el equivalente de esta suma en otra moneda, a menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de estas mercancías antes de su embarque, y que esta declaración se haya insertado en el conocimiento.

Esta declaración, inserta en el conocimiento, constituirá una presunción, salvo prueba en contrario; pero no obligará al porteador, que podrá impugnarla.

Por convenio entre el porteador, el capitán o el agente del porteador y el cargador, podrá fijarse una cantidad máxima diferente de la inscrita en este párrafo, con tal que este máximo convencional no sea inferior a la cifra anteriormente indicada.

Ni el porteador ni el buque serán, en caso alguno, responsables por la pérdida o daños causados a las mercancías o que les conciernan si en el conocimiento el cargador ha hecho, a sabiendas, una declaración falsa de su naturaleza o de su valor.

6°. Las mercancías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa, cuyo embarque no habría consentido el porteador, capitán o el agente del porteador, si conociesen su naturaleza o carácter, podrán, en todo momento, antes de su descarga, ser desembarcadas en cualquier lugar, destruidas o transformadas en inofensivas por el porteador sin indemnización, y el cargador de dichas mercancías será responsable de los daños y gastos producidos u ocasionados directa o indirectamente por su embarque. Si alguna de dichas mercancías, embarcadas con el conocimiento y con el consentimiento del porteador, llegase a constituir un peligro para el buque o para el cargamento, podrá de la misma manera ser

desembarcada, destruida o transformada en inofensiva por el porteador, sin responsabilidad para éste, si no se trata de averías gruesas en el caso en que proceda declararlas.

Artículo 5

El porteador podrá libremente abandonar todos o parte de los derechos y excepciones o aumentar las responsabilidades y obligaciones que le correspondan con arreglo al presente Convenio, siempre que dicho abandono o aumento se inserten en el conocimiento entregado al cargador.

Ninguna de las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a las pólizas de fletamento; pero si se expiden conocimientos en el caso d un buque sujeto a una póliza de fletamento, quedan sometidos a los términos del presente Convenio. Ninguna disposición de estas reglas se considerará como impedimento para la inserción de un conocimiento de cualquier disposición lícita relativa a averías gruesas.

Artículo 6

No obstante lo dispuesto en los artículos precedentes, el porteador, capitán o agente del porteador y el cargador están en libertad, tratándose de mercancías determinadas, cualesquiera que sean, para otorgar contratos, estableciendo que crean convenientes relativas a la responsabilidad y a las obligaciones del porteador para estas mercancías, así como los derechos y las exenciones del porteador respecto de estas mismas mercancías o concernientes a sus obligaciones en cuanto al estado del buque para navegar, siempre que esta estipulación no sea contraria al orden público o concerniente a los cuidados o agentes en cuanto a la carga, conservación, estiba, transporte, custodia, cuidados y descarga de las mercancías transportadas por mar, y con tal que en este caso no haya expedido ni se expida ningún conocimiento, y que las condiciones del acuerdo recaído se inserten en un recibo, que será un documento no negociable y llevará la indicación de este carácter.

Los Convenios celebrados en esta forma tendrán plenos efectos legales.

No obstante, se conviene en que este artículo no se aplicará a los cargamentos comerciales ordinarios hechos en el curso de operaciones comerciales corrientes, sino solamente a otros cargamentos, en los cuales el carácter y la condición de las cosas que hayan de

transportarse y las circunstancias, término y condiciones en que el transporte deba hacerse son de tal naturaleza que justifican un Convenio especial.

Artículo 7

Ninguna de las disposiciones del presente Convenio prohíbe al porteador o al cargador insertar en un conocimiento estipulaciones, condiciones, reservas o exenciones relativas a las obligaciones y responsabilidades del porteador o del buque por la pérdida o los daños que sobrevengan a las mercancías o concernientes a su custodia, cuidado y conservación antes de la carga y después de la descarga del buque en el que las mercancías se transportan por mar.

Artículo 8

Las disposiciones del presente Convenio no modifican ni los derechos ni las obligaciones del porteador, derivados de cualquier Ley en vigor en este momento, relativa a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima.

Artículo 9

Las unidades monetarias de que se trata en el presente Convenio se entiende en valor oro. Los estados contratantes en los cuales la libra esterlina no se usa como unidad monetaria se reservan el derecho de convertir en cifras redondas de su sistema monetario las cantidades indicadas en las libras esterlinas en el presente Convenio. Las leyes nacionales pueden reservar al deudor la facultad de pagar en moneda nacional, según el curso del cambio, el día de la llegada del buque al puerto de descarga de las mercancías de que se trata.

Artículo 10

Las disposiciones del presente Convenio se aplican a todo conocimiento formalizado en uno de los Estados contratantes.

Artículo 11

A la terminación del plazo de dos años, lo más tarde, a contar desde el día de la firma, el Gobierno Belga entrará en relación con los Gobiernos de las Altas Partes contratantes que se hayan declarado dispuestos o ratificarlo para decidir si procede ponerlo en vigor. Las

ratificaciones se depositarán en Bruselas en la fecha que se fije, de común acuerdo, entre dichos Gobiernos. El primer depósito de ratificaciones se hará constar por acta por acta firmada por los representantes de los Estados que en él tomen parte y por el Ministro de Negocios Extranjeros de Bélgica.

Los depósitos posteriores se harán por medio de notificación escrita, dirigida al Gobierno belga acompañada del instrumento de ratificación.

El Gobierno belga remitirá inmediatamente por la vía diplomática a los Estados que hayan firmado este Convenio, o que se hayan adherido a él, una copia certificada conforme del acta relativa al primer depósito de ratificaciones, de las notificaciones mencionadas en el párrafo precedente, así como los instrumentos de ratificación que los acompañen. En los casos previstos en el párrafo anterior, dicho Gobierno comunicará al mismo tiempo la fecha en que ha recibido la notificación.

Artículo 12

Los Estados no signatarios podrán adherirse al presente Convenio, hayan estado o no representados en la Conferencia Internacional de Bruselas.

El Estado que desee adherirse notificará por escrito su intención al Gobierno Belga, remitiéndole el acta de adhesión, que se depositará en los archivos del citado Gobierno.

El Gobierno Belga transmitirá inmediatamente a todos los Estados signatarios adheridos copia certificada conforme de la notificación, así como del acta adhesión, indicando la fecha en que ha recibido una notificación.

Artículo 13

Las Altas Partes contratantes pueden, en el momento de la firma del depósito de las ratificaciones o de su adhesión, declarar que la aceptación por su parte del presente Convenio no se aplicará a algunos o a ninguno de los dominios autónomos, coloniales, posesiones, protectorados o territorios de Ultramar que se hallen bajo su soberanía o autoridad. Por consiguiente podrán adherirse en lo sucesivo separadamente en nombre de uno u otro de dichos dominios autónomos, colonias, posesiones, protectorados o territorios de Ultramar, excluidos en su primitiva declaración. Podrán igualmente, conforme a estas disposiciones, denunciar el presente Convenio separadamente para uno o varios de dichos

dominios autónomos colonias, posesiones, protectorados o territorios de Ultramar que estén bajo su soberanía o autoridad.

Artículo 14

El presente Convenio producirá efecto respecto de los Estados que participen en el primer depósito de ratificaciones un año después de la fecha del acta de dicho depósito. En cuanto a los Estados que lo ratifiquen posteriormente o que adhieran al mismo, así como en los casos en que se ponga en vigor posteriormente, conforme al artículo 13, producirá efecto seis meses después que las notificaciones previstas en el artículo 11, párrafo segundo, y en el artículo 12, párrafo segundo, hayan sido recibidas por el Gobierno Belga.

Artículo 15

Cuanto uno de los Estados contratantes quiera denunciar el presente Convenio, la denuncia se notificará por escrito al Gobierno Belga, el que remitirá inmediatamente copia certificada conforme de la notificación a todos los demás Estados, haciéndoles saber la fecha en que la recibió.

La denuncia producirá sus efectos sólo respecto al Estado que la haya notificado y un año después que la notificación haya llegado al Gobierno Belga.

Artículo 16

Cada Estado contratante tendrá la facultad de proponer la reunión de una nueva Conferencia con objeto de estudiar las mejores que en el Convenio pudieran introducirse.

El Estado que haga uso de esta facultad deberá notificar un año antes su intención a los demás Estados, por mediación del Gobierno Belga, que se encargará de convocar la Conferencia.

Hecho en Bruselas, en un solo ejemplar, el 25 de agosto de 1924.

(Siguen las firmas de los plenipotenciarios)

PROTOCOLO DE LA FIRMA

Al proceder a la firma del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento, los plenipotenciarios abajo firmantes han adoptado el presente

Protocolo, que tendrá la misma fuerza y el mismo valor que si sus disposiciones estuviesen inciertas en el texto mismo del Convenio, al cual se refiere.

Las Altas Partes contratantes podrán dar efecto a este Convenio, ya dándole fuerza de Ley, ya introduciendo en su legislación nacional las reglas adoptadas por el Convenio, en una forma apropiada a esta legislación.

Dichas partes se reservan expresamente el derecho:

1°. De precisar que en los casos previstos por el artículo 4, párrafo segundo, de c) a p), el porteador del conocimiento puede establecer la falta personal del porteador o las faltas de sus encargados no incluidas en el párrafo a).

2°. De aplicar, en lo que se refiere al cabotaje nacional, el artículo 6 a toda clase de mercancías, sin tener en cuenta la restricción consignada en el último párrafo de dicho artículo.

Hecho en Bruselas, en un solo ejemplar, el 25 agosto de 1924.

**Protocolo Modificativo Del Convenio Internacional De 25 De Agosto De
1924 Para La Unificación De Ciertas Reglas En Materia De Conocimiento
(Reglas De Wisby)**

Bruselas, 23 de febrero de 1968

Las Partes Contratantes:

Considerado que conviene modificar el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento, firmado en Bruselas el 23 de agosto de 1924.

Han convenido lo siguiente:

Artículo 1

1. En el artículo 3, párrafo 4 de añade el texto siguiente:

“Sin embargo, no será admisible la prueba en contrario cuando el conocimiento haya sido transferido a un tercero de buena fe.”

2. En el artículo 3, párrafo 6, el cuarto apartado queda sustituido por el texto siguiente:

“Sin perjuicio de las disposiciones del párrafo 6 bis, el porteador y el buque estarán en cualquier caso exonerados de absolutamente toda responsabilidad con respecto a las mercancías, a menos que se ejerza una acción dentro del año siguiente a su entrega o a la fecha en que deberían haber sido entregadas. No obstante, esta plazo podrá ser prorrogado si las partes así lo acuerdan con posterioridad el hecho que haya dado lugar a la acción.”

3. En el artículo 3, después del párrafo 8, se añade el siguiente párrafo 6 bis:

“Las acciones de indemnización contra terceros podrá ser ejercidas incluso después de haber expirado el plazo señalado en el párrafo precedente, si lo son dentro del plazo determinado por la ley del tribunal que conozca del caso. No obstante, ese plazo no podrá ser inferior a tres meses a partir del día en que la persona que ejerce la acción de indemnización haya pagado la cantidad reclamada o haya recibido a su vez una notificación de citación.”

Artículo 2

El artículo 4, párrafo 5, queda sustituido por el texto siguiente:

- a) A menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de las mercancías antes de su embarque y que esta declaración haya sido incluida en el conocimiento, ni el porteador ni el buque responderán en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas por una cantidad superior al equivalente de 10.000 francos por bulto o unidad o de treinta francos por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, siendo aplicable el límite más elevado.
- b) La cantidad total debida será calculada en función del valor de las mercancías en el lugar y en la fecha en que hayan sido descargadas conforme al contrato, o en el lugar y en la fecha en que deberían haber sido descargadas.

El valor de las mercancías se determinará según la cotización en bolsa o, a falta de ella, según el precio corriente en el mercado, según el valor usual de mercancías de las mismas naturaleza y calidad.

- c) Cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o cualquier dispositivo similar, todo bulto o unidad que según el conocimiento vaya embalado en tal dispositivo se considerará como un bulto o una unidad a los efectos de este párrafo. Fuera de este caso, tal dispositivo se considerará como el bulto o unidad.
- d) Por franco se entenderá una unidad consistente en 65,5 miligramos de oro de 900 milésimas. La fecha de conversión en moneda nacional de la cantidad concedida será la que determine la ley del tribunal que conozca del caso.
- e) Ni el porteador ni el buque tendrán derecho a beneficiarse de la limitación de responsabilidad establecida en este párrafo si se demuestra que los daños se deben a una acción u omisión del porteador que ha tenido lugar, ya con intención de provocar daños, ya temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirían daños.
- f) La declaración mencionada en el apartado a) de este párrafo, si ésta incluida en el conocimiento, constituirá una presunción salvo prueba en contrario, pero no obligará al porteador, que podrá impugnarla.
- g) Por Convenio entre el porteador, el capitán o el agente del porteador y el cargador, podrá fijarse cantidades máximas diferentes de las indicadas en el apartado a) de este párrafo siempre que sea suma máxima convencional no sea inferior a la cantidad máxima correspondiente indicada en dicho apartado.
- h) Ni el porteador ni el buque serán en ningún caso responsables de las pérdidas o daños causados a las mercancías o que afecten a éstas si en el conocimiento el cargador ha hecho a sabiendas una declaración falsa de su naturaleza o de su valor.

Artículo 3

Entre los artículos 4 y 5 del Convenio se añade el siguiente artículo el siguiente artículo 4 bis:

1. Las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad establecidas en el presente Convenio serán aplicables a toda acción ejercida contra el porteador para la indemnización de las pérdidas o daños sufridos por mercancías que sean objeto de un

contrato de transporte, se funde la acción en responsabilidad contractual o en responsabilidad extracontractual.

2. Si se ejerce tal acción contra un empleado o agente del porteador, tal agente o empleado podrá prevalerse de las exoneraciones y limitaciones de responsabilidad que el porteador puede invocar conforme el presente Convenio.
3. El total de las cantidades que hayan de pagar del porteador y sus empleados y agentes no excederá en ese caso del límite establecido en el presente Convenio.
4. No obstante, el empleado o agente del porteador no podrá prevalerse de las disposiciones del presente artículo si se demuestra que los daños se deben a una acción u omisión del empleado o agente que ha tenido lugar, ya con intención de provocar daños, ya temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirían.

Artículo 4

El artículo 9 del Convenio queda sustituido por el texto siguiente:

“El presente Convenio se aplicará sin perjuicio de las disposiciones de convenciones internacionales o leyes nacionales sobre la responsabilidad por daños nucleares”.

Artículo 5

El artículo 10 del Convenio queda sustituido por el texto siguiente:

“Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todo conocimiento relativo al transporte de mercancías entre puertos de dos Estados diferentes cuando:

- a) El conocimiento sea formalizado en un Estado Contratante, o
- b) El transporte tenga lugar desde un puerto de un Estado contratante, o
- c) El conocimiento estipula que el contrato se regirá por las disposiciones del presente Convenio o de cualquier otra legislación que las que las apliquen o les den efecto, sea cual fuere la nacionalidad del buque, del porteador, del cargador, del consignatario o de cualquier otro interesado.

“Cada Estado Contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio a los mencionados conocimientos.

“Este artículo no impedirá que un Estado Contratante aplique las disposiciones del presente Convenio a los conocimientos no comprendidos en los párrafos precedentes.”

Artículo 6

Entre las Partes en el presente Protocolo, el Convenio y el Protocolo serán considerados e interpretados como un solo y un mismo instrumento.

Las Partes en el presente Protocolo no estarán obligadas a aplicar las disposiciones del presente Protocolo a los conocimientos formalizados en un Estado aparte en el Convenio pero no en el presente Protocolo.

Artículo 7

Entre las Partes en el presente Protocolo, la denuncia del Convenio por una de ellas conforme al artículo 15 de éste no será interpretada como una denuncia del Convenio modificado por el presente Protocolo.

Artículo 8

Toda la controversia entre dos o más Partes Contratantes sobre la interpretación o la aplicación del Convenio que no pueda ser resuelta mediante negociación será sometida a arbitraje a petición de una de ellas. Si dentro de los seis meses siguientes a la fecha de la petición de arbitraje, las partes no se ponen de acuerdo sobre la organización de arbitraje cualquiera de ellas podrá someter la controversia a la Corte Internacional de Justicia presentando una solicitud conforme al Estatuto de la Corte.

Artículo 9

1. Cada Parte Contratante podrá, en el momento en que firme el presente Protocolo o se adhiera a él, declarar que no se considera obligada por su artículo 8. Las demás Partes Contratantes no estarán obligadas por este artículo para con cualquier Parte Contratante que haya formulado tal reserva.
2. Toda Parte Contratante que haya formulado una reserva conforme al párrafo precedente podrá en todo momento retirarla mediante notificación dirigida al gobierno belga.

Artículo 10

El presente Protocolo estará abierto a la firma de los Estados que antes del 23 de febrero de 1968 hayan ratificado el Convenio o se hayan adherido a él así como a todo Estado representado en el 12 período de sesiones (1967-1968) de la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo.

Artículo 11

1. El presente Protocolo será ratificado.
2. La ratificación del presente Protocolo por un Estado que no sea Parte en el Convenio implicará la adhesión al Convenio.
3. Los instrumentos de ratificación serán depositados en el poder del gobierno belga.

Artículo 12

1. Los Estados miembros de las Naciones Unidas o de los organismos especializados en las Naciones Unidas que no hayan estado representados en el 12 período de sesiones de la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo podrán adherirse al presente Protocolo.
2. La adhesión al presente Protocolo implicará la adhesión al convenio.
3. Los instrumentos de adhesión serán depositados en el poder del Gobierno Belga.

Artículo 13

1. El presente Protocolo entrará en vigor tres después de la fecha de depósito de diez instrumentos de ratificación o de adhesión, de los que al menos cinco deberán proceder de Estados que posean cada uno un tonelaje global igual o superior a un millón de toneladas de registro bruto.
2. Con respecto a cada Estado que ratifique el presente Protocolo o se adhiera a él después de la fecha de depósito del instrumento de ratificación o de adhesión que determine la entrada en vigor tres conforme al párrafo 1 de este artículo, el presente Protocolo

entrará en vigor en tres meses después del depósito de su instrumento de ratificación o de adhesión.

Artículo 14

1. Todo Estado Contratante podrá denunciar el presente Protocolo mediante notificación dirigida al Gobierno Belga.
2. Esta denuncia implicara la enuncia del Convenio.
3. La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha de recepción de la notificación por el Gobierno Belga.

Artículo 15

1. Todo Estado Contratante podrá, en el momento de la firma, ratificación o adhesión o en todo momento ulterior, notificar por escrito al Gobierno Belga a cuales de los territorios sometidos a su soberanía o de cuyas relaciones internacionales se ocupa se aplica el presente protocolo.

El protocolo será aplicable a dichos territorios tres meses después de la fecha de recepción de esa notificación por el Gobierno Belga, pero no antes de la fecha de la entrada en vigor del presente Protocolo con respecto a tal Estado.

2. Esta extensión surtirá efecto también para el Convenio si éste no es todavía aplicable a esos territorios.
3. Todo Estado Contratante que haya hecho una declaración conforme al párrafo 1 de este artículo podrá en todo momento notificar al gobierno que el presente Protocolo deja de aplicarse a los territorios de que se trate. Esta denuncia surtirá efecto un año después de la fecha de recepción por el Gobierno Belga de la notificación de denuncia, y surtirá efecto también con respecto al convenio.

Artículo 16

Las Partes Contratantes podrán dar efecto al presente Protocolo, ya dándole fuerza de ley, ya incorporando en su legislación nacional las reglas adoptadas en virtud del presente Protocolo, en una forma apropiada a esta legislación.

Artículo 17

El Gobierno Belga notificará a los Estados representados en el 12 periodo de sesiones (1967-1968) de la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo, a los Estados que se adhieran al Presente Protocolo y a los Estados obligados por el Convenio:

1. Las firmas, ratificaciones y adhesiones recibidas conforme artículos 10,11 y 12.
2. La fecha en la que el presente Protocolo entrará en vigor conforme al artículo 13.
3. Las notificaciones sobre aplicación territorial hechas conforme al artículo 13.
4. Las denuncias recibidas conforme al artículo 14.

En fe de lo cual los Plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados, firman el presente Protocolo.

Hecho en Bruselas el 23 de febrero de 1968, en idiomas francés e inglés haciendo igualmente fe ambos textos, en un solo ejemplar, que quedará depositado en los archivos del Gobierno Belga, el cual entregará copias certificadas conformes.

PROTOCOLO QUE MODIFICA LA CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO DEL 25 DE AGOSTO DE 1924- COMO SE ENMENDO POR EL PROTOCOLO DEL 23 DE FEBRERO DE 1968

(Bruselas, 21 de diciembre de 1979)

Las Partes contratantes en el presente Protocolo, siendo Partes de la Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Conocimiento hecha en Bruselas el 25 de agosto de 1924, tal como fue enmendada por el Protocolo que modifica esta Convención hecho el 23 de febrero de 1968.

Han acordado lo siguiente:

Artículo I

A los efectos del presente Protocolo, por Convención se entiende la “Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en materia de Conocimiento”, firmada en Bruselas el 25 de agosto de 1924 y modificada por el Protocolo de Bruselas de 23 de febrero de 1968.

Artículo II

La letra (a) del párrafo 5 del Artículo 4 de la Convención es reemplazable por el texto siguiente:

- a) Salvo que la naturaleza y valor de las mercancías hayan sido declaradas por el cargador con anterioridad al embarque y así conste en el conocimiento, ni el porteador, ni el buque serán, en ningún caso, responsables de la pérdida o daño de las mercancías o con ellas relacionadas por una suma posterior a 666,67 unidades de cuenta por bulto o unidad, o dos unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías pérdidas o dañadas, aplicándose el límite más elevado.

La letra (d) del párrafo 5 del Artículo 4 de la convención se sustituye por el párrafo siguiente:

“d) La unidad de cuenta mencionada en este Artículo es el Derecho Especial de Giro definido por el Fondo Monetario Internacional. La suma mencionada en la letra (a) de este apartado se convertirá en moneda nacional según el valor de dicha moneda en la fecha que sea determinada por la ley del lugar del tribunal competente. El valor en Derechos Especiales de Giro en moneda nacional de un Estado miembro del Fondo Monetario Internacional, se calculara según método de valoración del Fondo Monetario Internacional para sus propias operaciones y transacciones, en la fecha de que se trate.

No obstante, cuando el Estado no sea miembro del Fondo Monetario Internacional y su legislación no permita aplicar las disposiciones anteriormente previstas, puede, en el momento de la ratificación o adhesión del Protocolo de 1979 o incluso posteriormente, declarar que los límites de responsabilidad previstos en esta Convención y aplicables en su territorio, se calcularán de la forma siguiente:

- (i) 10.000 unidades monetarias para las sumas de 666,67 monedas de cuenta mencionada en la letra (a) del párrafo 5 de este Artículo;
- (ii) 30 unidades monetarias, para la suma de las dos unidades de cuenta mencionadas en la letra (a) del párrafo 5 del presente Artículo. La unidad monetaria referida anteriormente corresponde a 65,5 miligramos de oro de 900 milésimas. La conversión en moneda nacional de las cantidades anteriormente citadas se realizará según la legislación del Estado en cuestión. El cálculo y la conversión mencionados se realizarán de forma que expresen, en la medida de lo posible, la moneda nacional del Estado al mismo valor real para las cantidades mencionadas en la letra (a) del párrafo 5 de este Artículo que el expresado en unidades de cuenta. Los Estados comunicarán, según los casos, en el momento del depósito del instrumento de ratificación o de adhesión del Protocolo de 1979 y cada vez que se cambie el sistema de cálculo o el valor de la moneda nacional con relación a la unidad de cuenta o a la unidad monetaria.”

Artículo III

Toda discrepancia entre las Partes sobre la interpretación o aplicación de este protocolo que no pueda resolverse por vía de negociación, se someterá al arbitraje a petición de cualquiera de las Partes. Si en los seis meses siguientes a la fecha de la demanda de las Partes no se ponen de acuerdo sobre la formalización del arbitraje, cualquiera de ellas puede someter la diferencia a la Corte Internacional de Justicia y de acuerdo al procedimiento de la Corte.

Artículo IV

1. Las Partes contratantes pueden en el momento de la firma o ratificación o adhesión al Protocolo, declarar que no se consideran vinculadas por el Artículo III.
2. La Parte contratante que haya formulado una reserva conforme al párrafo anterior podrá retirarla en cualquier momento mediante su notificación al Gobierno Belga.

Artículo V

El presente Protocolo está abierto a la firma de los Estados firmantes de la Convención del 25 de agosto de 1924 o del protocolo del 23 de febrero de 1968 o a cualquiera de las Partes de la Convención.

Artículo VI

1. El presente Protocolo será objeto de ratificación.
2. La ratificación del presente Protocolo por un Estado que no es parte de la Convención tendrá el efecto de ratificación de la Convención.
3. Los instrumentos de ratificación serán depositados con el Gobierno Belga.

Artículo VII

1. Los Estados no comprendidos en el Artículo V podrán adherirse al Protocolo.
2. La adhesión al presente Protocolo produce el efecto de la adhesión a la Convención.
3. El Gobierno Belga será depositario de los instrumentos de adhesión.

Artículo VIII

1. El presente Protocolo entrará en vigor a los tres meses del depósito de cinco instrumentos de ratificación o de adhesión.
2. Para los Estados que ratifiquen o se adhieran al presente Protocolo después del depósito del quinto instrumento, el presente Protocolo entrara en vigor a los tres meses del depósito de su instrumento de ratificación o adhesión.

Artículo IX

1. Las Partes contratantes podrán denunciar el presente Protocolo mediante notificación al Gobierno Belga.
2. La denuncia producirá efecto un año después de la fecha de recepción de la notificación por el Gobierno Belga.

Artículo X

1. Cualquier Estado podrá, en el momento de la firma, de la ratificación, de la adhesión o posteriormente, notificar por escrito al Gobierno belga los territorios, entre los que ostentan la representación diplomática, a los que se aplica el presente Protocolo. El Protocolo será aplicable en esos territorios a los tres meses de la recepción de la notificación al Gobierno Belga, pero no antes de la entrada en vigor del presente Protocolo con relación a dicho Estado.
2. Esta extensión se aplicará igualmente a la Convención cuando no sea aplicable en dichos territorios.
3. Las Partes contratantes que han suscrito una declaración conforme al párrafo 1 de este Artículo pueden, en cualquier momento, notificar al Gobierno Belga que el Protocolo deja de aplicarse en dichos territorios.
Esta denuncia produce efectos a partir del año de la recepción de la notificación por el Gobierno Belga.

Artículo XI

El Gobierno Belga notificará a los Estados signatarios o adherentes:

1. Las firmas, ratificaciones y adhesiones recibidas en aplicación de los Artículos V, VI y VII.
2. La fecha de entrada en vigor del Protocolo en aplicación del Artículo VIII.
3. Las notificaciones respecto de la aplicación territorial de conformidad con el Artículo X.
4. Las declaraciones y comunicaciones realizadas conforme el Artículo II.
5. Las declaraciones conforme Artículo IV.
6. Las denuncias recibidas en aplicación del Artículo IX.

En fe a lo cual, los suscritos, debidamente autorizados al efecto, firma este Protocolo.

Hecho de Bruselas, el 21 de diciembre de 1979, en Inglés y Francés, siendo ambos textos igualmente auténticos, en un solo ejemplar, el cual será depositado en los archivos del Gobierno belga, el cual remitirá copias certificadas.

La presente es copia fiel y completa de la traducción al idioma español del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, firmado en Bruselas, el día veinticinco del mes de agosto del año mil novecientos veinticuatro y de sus Protocolos, adoptados en Bruselas, los días veintitrés del mes de febrero del año mil novecientos setenta y ocho y veintiuno del mes de diciembre del año mil novecientos setenta y nueve, respectivamente.

[Rha]

**CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE
MARÍTIMO DE MERCANCÍAS, 1978.**

(No ratificado)

Preámbulo:

LOS ESTADOS PARTES EN EL PRESENTE EN EL CONVENIO, HABIENDO RECONOCIDO la conveniencia de fijar de común acuerdo ciertas reglas relativas al transporte marítimo de mercancías, han decidido celebrar un convenio a esos efectos y han acordado lo siguiente:

Parte I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Definiciones.

En el presente Convenio:

1. Por “porteador” se entiende toda persona que por si o por medio de otra actúe en su nombre, ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un cargador.

2. Por “porteador efectivo” se entiende toda persona a quien el porteador ha encomendado la ejecución del transporte de mercancías, o de una parte del transporte de mercancías, o de una parte del transporte, así como cualquier otra persona a quien se ha encomendado esa ejecución.
3. Por “cargador” se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúe en su nombre, ha celebrado un contrato de transporte marítimo de mercancías con un porteador, o toda persona que por sí o por medio de otra actúe en su nombre o por su cuenta entrega efectivamente las mercancías al porteador en relación con el contrato de transporte marítimo.
4. Por “consignatario” se entiende la persona autorizada para recibir las mercancías.
5. El término “mercancías” comprende los animales vivos; cuando las mercancías se agrupan en un contenedor, una paleta u otro elemento de transporte análogo, o cuando estén embaladas, el término “mercancías” comprenderá ese elemento de transporte o ese embalaje si ha sido suministrado por el cargador.
6. Por “contrato de transporte marítimo” se entiende todo contrato en virtud del cual el porteador se compromete, contra el pago de un flete, a transportar mercancías por mar de un puerto a otro; no obstante, el contrato que comprenda transporte marítimo y también transporte por cualquier otro medio, se considerará contrato de transporte marítimo a los efectos del presente Convenio solo por lo que respecta al transporte marítimo.
7. Por “conocimiento de embarque” se entiende un documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo y acredita que el porteador ha tomado a su cargo o ha cargado las mercancías, y en virtud del cual éste se compromete a entregarlas contra la presentación del documento. Constituye tal compromiso la disposición incluida en el documento, según la cual las mercancías han de entregarse a la orden de una persona determinada, a la orden o al portador.
8. La expresión “por escrito” comprende, entre otras cosas, el telegrama y el télex.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todos los contratos de transporte marítimo entre dos Estados diferentes siempre que:
 - a) El puerto de carga previsto en el contrato de transporte marítimo esté situado en un Estado Contratante, o
 - b) El puerto de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo este situado en un Estado Contratante, o
 - c) Uno de los puertos facultativos de descarga previstos en el contrato transporte marítimo sea el puerto efectivo de descarga y ese puerto esté situado en un Estado Contratante, o
 - d) El conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo se emita en un Estado Contratante, o
 - e) El conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, estipule que el contrato se registrá por las disposiciones del presente Convenio o por la legislación de un Estado que dé efecto a esas disposiciones.
2. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán sea cual fuere la nacionalidad del buque, del porteador, del porteador efectivo, del cargador, del consignatario o de cualquier otra persona interesada.
3. Las disposiciones del presente Convenio no se aplicarán a los contrato de fletamento. No obstante, cuando se emita 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 tenedor del conocimiento que no sea el fletador.
4. Si en un contrato se prevé el transporte de mercancías en embarques sucesivos durante un plazo acordado, las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a cada uno de esos embarques. No obstante, cuando un embarque se efectúe en virtud de un contrato de fletamento, se aplicarán las disposiciones del párrafo 3 de este 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 en virtud del Presente Convenio abarca el período durante el cual las mercancías están bajo la custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga.
2. A los efectos del párrafo 1 de este artículo, se considerará que las mercancías están bajo la custodia del porteador:
 - a) Desde el momento en que esas mercancías haya tomado a su cargo al recibirlas :
 - i) Del cargador o de la persona que actúe en su nombre; o
 - ii) De una autoridad u otro tercero en poder de los cuales, según las leyes o reglamentos aplicables en el puerto de carga, se hayan de poner las mercancías para ser embarcadas.
 - b) Hasta el momento en que las haya entregado:
 - i) Poniéndolas en poder del consignatario; o
 - ii) En los casos que el consignatario no reciba las mercancías del porteador, poniéndolas a disposición del consignatario de conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trate aplicables en el puerto de descarga; o
 - iii) Poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías.
- 3) En los párrafos 1 y 2 de este artículo los términos “porteador” o “consignatario”, respectivamente.

Artículo 5. *Fundamento de responsabilidad.*

1. El porteador será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como el retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido del artículo 4, a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.
2. Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas en el puerto de descarga previsto en el contrato de transporte marítimo dentro del plazo expresamente acordado o a falta de tal acuerdo dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un porteador diligente.
3. El titular de una acción de pérdida de las mercancías podrá considerarlas perdidas si no han sido entregadas conforme a lo dispuesto en el artículo 4, dentro de un plazo de 60 días consecutivos siguiente a la expiración del plazo de entrega determinado con arreglo al párrafo 2 de este artículo.
4.
 - a) El porteador será responsable:
 - De la pérdida o el daño de las mercancías, o del retraso en la entrega, causados por incendio, si el demandante prueba que el incendio se produjo por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes.
 - De la pérdida, el daño o el retraso en la entrega respecto de los cuales el demandante pruebe que han sobrevivido por culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes en la adopción de todas las medidas que razonablemente podían exigirse para apagar el incendio y evitar o mitigar sus consecuencias.
 - b) En caso de incendio a bordo que afecte a las mercancías, se realizará, si el reglamento o el porteador lo desean, una investigación de la causa y las circunstancias del incendio de conformidad con la práctica del transporte marítimo, y se proporcionará un ejemplar del informe sobre la investigación al porteador y al reclamante.
5. En el transporte de animales vivos, el porteador no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega resultantes de los riesgos especiales inherentes a ese tipo

de transporte. Cuando el porteador pruebe que ha cumplido las instrucciones especiales que con respecto a los animales le dio el cargador y que, atendidas las circunstancias del caso, la pérdida, el daño o el retraso en la entrega pueden atribuirse a tales riesgos, se presumirá que éstos han sido la causa de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, a menos que existan pruebas de que la totalidad o parte de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provenían de culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes.

6. El porteador no será responsable salvo por avería gruesa, cuando la pérdida, el daño o el retraso en la entrega hayan provenido de medidas adoptadas para el salvamento de vidas humanas o de medidas razonables adoptadas para el salvamento de mercancías en el mar.
7. Cuando la culpa o negligencia del porteador, sus empleados o agentes concurren con otra causa para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, el porteador será responsable sólo en la medida en que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega puedan atribuirse a esa culpa o negligencia, a condición de que pruebe el importe de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que no pueda atribuirse a culpa o negligencia.

Artículo 6. *Limitación de la responsabilidad.*

1. a) La responsabilidad del porteador por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a 835 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o 2,5 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 el retraso en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte marítimo de mercancías.
c) En ningún caso la responsabilidad acumulada del porteador por los conceptos enunciados en los apartados a) b) de este párrafo excederá del límite determinado en

virtud del apartado a) por la pérdida total de las mercancías respecto de las cuales se haya incurrido en esa responsabilidad.

2. Para determinar, a los efectos apartado a) del párrafo 1 de este artículo, qué cantidad es mayor se aplicarán las normas siguientes:
 - a) Cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo, todo bulto o unidad de carga transportada que, según el conocimiento de embarque, si se emite, o según cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, estén contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como un bulto o una unidad de carga transportada. Salvo en este caso, las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una unidad de carga transportada.
 - b) En los casos en que se haya perdido o dañado el propio elemento de transporte, ese elemento será considerado, si no es propiedad del porteador o no ha sido suministrado por éste, como una unidad independiente de carga transportada.
3. Por unidad de cuenta se entiende la unidad de cuenta mencionada en el artículo 26.
4. El porteador y el cargador podrán pactar límites de responsabilidad superiores a los establecidos en el párrafo 1.

Artículo 7. *Aplicación y reclamación extracontractuales.*

1. Las exoneraciones y límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio serán aplicables a toda acción contra el porteador respecto a la pérdida o el daño de las mercancías a que se refiera el contrato de transporte marítimo, así como respecto del retraso en la entrega, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual, la responsabilidad extracontractual o en otra causa.
2. Si se ejercita tal acción contra un empleado o agente del porteador, ese empleado o agente, si prueba que ha actuado en el ejercicio de sus funciones, podrá acogerse a las exoneraciones y límites de la responsabilidad que el porteador pueda invocar en virtud del presente Convenio.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, la cuantía total de las sumas exigibles del porteador o de cualquiera de las personas a que se refiere el párrafo 2 de este artículo no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.

Artículo 8. *Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad.*

1. El porteador no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 6, si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión del porteador realizados con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.
2. No obstante, lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 7, el empleado o agente del porteador no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 6, si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión de ese empleado o agente realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida el daño o el retraso.

Artículo 9. *Carga sobre cubierta.*

1. El porteador podrá transportar mercancías sobre cubierta solo si ello esta en conformidad con un acuerdo celebrado con el cargador o con los usos comerciales de que se trate, o si lo exigen las disposiciones legales vigentes.
2. Si el porteador y el cargador han convenido en que las mercancías se transportaran o podrán transportarse sobre cubierta, el porteador incluirá una declaración, a tal efecto en el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato del transporte marítimo. A falta de esa declaración, el porteador deberá probar que se ha celebrado un acuerdo para el transporte sobre cubierta; no obstante, el porteador no podrá invocar tal acuerdo contra un tercero, incluido un consignatario, que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.

3. Cuando las mercancías hayan sido transportadas sobre cubierta en contravención de lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo o cuando el porteador no pueda invocar en virtud del párrafo 2 de este artículo, un acuerdo para el transporte sobre cubierta, el porteador, no obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 5, será responsable de la pérdida o del daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, que provengan únicamente del transporte sobre cubierta, y el alcance de su responsabilidad se determinará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6 o el artículo 8 del presente Convenio, según el caso.
4. El transporte de mercancías sobre cubierta, en contravención del acuerdo expreso de transportarlas bajo cubierta, se considerará una acción u omisión del porteador en el sentido del artículo 8.

Artículo 10. *Responsabilidad del porteador y del porteador efectivo.*

1. Cuando la ejecución del transporte o de una parte del transporte haya sido encomendada a un porteador efectivo, independientemente de que en el contrato de transporte marítimo lo autorice o no, el porteador seguirá siendo responsable de la totalidad del transporte con arreglo a lo en el presente Convenio. Respecto del transporte que se haya ejecutado por el porteador efectivo, el porteador será responsable de las acciones y omisiones que el porteador efectivo y sus empleados y agentes realicen en el ejercicio de sus funciones.
2. Todas las disposiciones del presente Convenio por las que se rige la responsabilidad del porteador efectivo, respecto del transporte que éste haya ejecutado. Se aplicarán las disposiciones de los párrafos 2 y 3 del artículo 7, y de 1 párrafo 2 del artículo 8, si se ejercita una acción 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 renuncié a los derechos conferidos por el presente Convenio, surtirá efecto respecto del porteador efectivo sólo si este lo acepta expresamente y por escrito. El porteador seguirá sujeto a las obligaciones o renunciaciones resultantes de ese acuerdo especial, independientemente de que hayan sido de que hayan sido aceptadas o no por el porteador efectivo.

4. En los casos y en la medida en que el porteador y el porteador efectivo sean ambos responsables, su responsabilidad será solidaria.
5. La cuantía total de las sumas exigibles del porteador, del porteador efectivo y de sus empleados y agentes no excederán de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.
6. Las disposiciones de este artículo se aplicarán sin perjuicio del derecho de repetición que pueda existir entre el porteador y el porteador efectivo.

Artículo 11. *Transporte directo.*

1. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 10, cuando un contrato de transporte marítimo estipule explícitamente que una parte especificada del transporte a que se refiere ese contrato será ejecutada por una persona determinada distinta del porteador, el contrato podrá estipular asimismo que el porteador no será responsable de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que hayan sido causados por un hecho ocurrido cuando las mercancías estaban bajo la custodia del porteador efectivo durante esa parte del transporte. No obstante, la estipulación que limite o excluya tal responsabilidad no surtirá efecto si no puede incoarse ningún procedimiento judicial contra el porteador efectivo ante un tribunal competente con arreglo al párrafo 1 o al párrafo 2 del artículo 21. La prueba de que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega fueron causados por ese hecho corresponderán al portador.
2. El porteador efectivo será responsable, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 10, de la pérdida, el daño o el retraso en la entrega que hayan sido causados por un hecho ocurrido mientras las mercancías estaban bajo su custodia.

PARTE III

RESPONSABILIDAD DEL CARGADOR

Artículo 12. *Norma general*

El cargador no será responsable de la pérdida sufrida por el porteador o por el porteador efectivo, ni del daño sufrido por el buque, a no ser que tal pérdida o daño hayan sido

ocasionados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes. Los empleados o agentes del cargador tampoco serán responsables de tal pérdida o daño, a no ser que hayan sido causados por culpa o negligencia de su parte.

Artículo 13. *Normas Especiales Relativas a las Mercancías Peligrosas*

1. El cargador señalará de manera adecuada las mercancías peligrosas como tales mediante marcas o etiquetas.
2. El cargador, cuando ponga mercancías peligrosas en poder del porteador o de un porteador efectivo, según el caso, le informará del carácter peligroso de aquéllas y, a ser necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Si el cargador no lo hace y el porteador o el porteador efectivo no tienen conocimiento del carácter peligroso de las mercancías por otro conducto:
 - a) El cargador será responsable respecto del porteador y de todo porteador efectivo de los perjuicios resultantes del embarque de tales mercancías, y
 - b) Las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización.
3. Las disposiciones del párrafo 2 de este artículo no podrán ser invocadas por una persona que durante el transporte se haya hecho cargo de las mercancías a sabiendas de su carácter peligroso.
4. En los casos en que las disposiciones del apartado b) del párrafo 2 de este artículo no se apliquen o no se puedan ser invocadas, las mercancías peligrosas si llegan a constituir un peligro real para la vida humana o los bienes podrán ser descargadas, destruidas, o transformadas en inofensivas, según requieren las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización, salvo cuando exista la obligación de contribuir a la avería gruesa o cuando el porteador sea responsable de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5.

PARTE IV

DOCUMENTOS DE TRANSPORTE

Artículo 14. *Emisión del conocimiento de embarque.*

1. Cuando el porteador o el porteador efectivo se haga cargo de las mercancías, el porteador deberá emitir un conocimiento de embarque al cargador, si este lo solicita.
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 transporta 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, símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico, si ello no es incompatible con las leyes del país en que se emita el conocimiento de embarque.

Artículo 15. *Contenido del documento de embarque.*

1. En el conocimiento de embarque deberán costar, entre otros, los datos siguientes:
 - a) La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, el número de bulto o de piezas y el peso de las mercancías o su cantidad expresada en otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado 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, si ha sido comunicado por el cargador;
 - f) El puerto de carga según el contrato de transporte marítimo 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 marítimo;
 - h) El número de originales del conocimiento de embarque, si hubiera más de uno;
 - i) El lugar de emisión del conocimiento de embarque;
 - j) La firma del porteador o de la persona que actué en su nombre;

- k) El flete, en la medida en que se deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario;
 - l) La declaración mencionada en el párrafo 3 del artículo 23;
 - m) La declaración, si procede, de que las mercancías se transportarán o podrán transportarse sobre cubierta;
 - n) La fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el puerto de descarga, si en ello han convenido expresamente las partes, y
 - o) Todo límite o límites superiores de responsabilidad que se hayan pactado de conformidad con el párrafo 4 del artículo 6.
2. Una vez cargadas las mercancías a bordo, el porteador emitirá un conocimiento de embarque “embarcado” al cargador, si éste lo solicita, en el cual, además de los datos requeridos en virtud del párrafo 1 de este artículo, se consignará que las mercancías se encuentran a bordo de un buque o de unos buques determinados y se indicará la fecha o las fechas en que se haya efectuado la carga. Si el porteador ha emitido anteriormente un conocimiento de embarque u otro título representativo de cualquiera de esas mercancías al cargador, éste, si el porteador lo solicita devolverá dicho documento a cambio de un conocimiento de embarque “embarcado”. Cuando el cargador solicite un conocimiento de embarque “embarcado”, el porteador podrá, para atender a esa solicitud, modificar cualquier documento emitido anteriormente si, con las modificaciones introducidas, dicho documento contiene toda la información que debe constar en un conocimiento de embarque “embarcado”.
3. La omisión en el conocimiento de embarque de uno o varios de los datos a que se refiere este artículo no afectará a la naturaleza jurídica del documento como conocimiento de embarque, a condición, no obstante, de que se ajuste a los requisitos enunciados en el párrafo 7 del artículo 1.

Artículo 16. *Conocimiento de embarque: reservas y valor probatorio.*

1. Si el conocimiento de embarque contiene datos relativos a la naturaleza general, la marcas principales, el número de bultos o piezas, el peso o la cantidad de las mercancías el porteador o la persona que emite el conocimiento de embarque en su

nombre sabe o tiene motivos razonables para sospechar que esos datos no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado a su cargo o, en caso de haberse emitido un conocimiento de embarque “embarcado”, las mercancías que efectivamente ha cargado, o si no ha tenido medios razonables para verificar esos datos, el porteador o esa persona incluirá en el conocimiento de embarque una reserva en la que especifiquen esas inexactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos.

2. Si el porteador o la persona que emita el conocimiento de embarque en su nombre no hace constar en ese conocimiento el estado aparente de las mercancías, se considerará que ha indicado en el conocimiento de embarque que las mercancías estaban en buen estado aparente.
3. Salvo en lo concerniente a los datos acerca de los cuales se haya hecho una reserva autorizada en virtud del párrafo 1 de este 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 caso de haberse emitido un conocimiento de embarque “embarcado”, ha cargado las mercancías tal como aparecen descritas en el conocimiento de embarque, y
 - b) No se admitirá al porteador la prueba en contrario si el conocimiento de embarque ha sido transferido a un tercero; incluido un consignatario, que ha procedido de buena fe basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en ese conocimiento.
4. El conocimiento de embarque en el que no se especifique el flete o no se indique de otro modo que el flete ha de ser pagado por el consignatario, conforme a lo dispuesto en el apartado k) del párrafo 1 del artículo 15, o en el que no se especifiquen los pagos por demora en el puerto de carga que debe hacer el consignatario no ha de pagar ningún flete ni demora. Sin embargo, 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 basándose en la falta de tal indicación de embarque.

Artículo 17. *Garantías proporcionadas por el cargador.*

1. Si considerará que el cargador garantiza al porteador la exactitud de los datos relativos a la naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso y cantidad que haya proporcionado para su inclusión en el conocimiento de embarque. El cargador indemnizará al porteador de los perjuicios resultantes de la inexactitud de esos datos. El cargador seguirá siendo responsable aun cuando haya transferido el conocimiento de embarque. El derecho del porteador a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del contrato de transporte marítimo respecto de cualquier persona distinta del cargador.
2. La carta de garantía o el pacto en virtud de los cuales el cargador se comprometa a indemnizar al porteador de los perjuicios resultantes de la emisión del conocimiento de embarque por el porteador o por una persona que actúe a su nombre, sin hacer ninguna reserva acerca de los datos proporcionados por el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque o acerca del estado aparente de las mercancías, no surtirán efecto respecto de un tercero, incluido un consignatario, al que se haya transferido el conocimiento de embarque.
3. Esa carta de garantía o pacto serán válidos respecto del cargador, a menos que el porteador o la persona que actúe en su nombre, al omitir la reserva a que se refiere el párrafo 2 de este artículo, tenga la intención de perjudicar a un tercero, incluido un consignatario, que actúe basándose en la descripción de las mercancías que figura en el conocimiento de embarque. En ese caso, si la reserva omitida se refiere a datos proporcionados para el cargador para su inclusión en el conocimiento de embarque, el porteador tendrá derecho a ser indemnizado por el cargador en virtud del párrafo 1 de este artículo.
4. En caso de fraude intencional, a que se refiere el párrafo 3 de este artículo, el porteador será responsable, sin poder acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en el presente Convenio, de los perjuicios que haya sufrido un tercero, incluido un

consignatario, por haber actuado basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en el conocimiento de embarque.

Artículo 18. *Documentos distintos del conocimiento de embarque.*

Cuando el porteador emita un documento distinto del conocimiento de embarque para que haga prueba del recibo de las mercancías que hayan de transportarse, ese documento establecerá la presunción, salvo prueba de contrario, de que se ha celebrado el contrato de transporte marítimo y de que el porteador se ha hecho cargo de las mercancías tal como aparecen descritas en ese documento.

PARTE V
RECLAMACIONES Y ACCIONES

Artículo 19. *Aviso de pérdida, daño o retraso.*

1. A menos que el consignatario dé por escrito al porteador aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza de la pérdida o el daño, a más tardar el primer día laborable siguiente al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en su poder, el hecho de haberlas puesto en poder del consignatario establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el porteador ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el documento de transporte o, si no se hubiera emitido ese documento, en buen estado.
2. Cuando la pérdida o el daño sean aparentes, las disposiciones del párrafo 1 de este artículo se aplicarán igualmente si no se da aviso por escrito dentro de un plazo de 15 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.
3. Si el estado de las mercancías ha sido objeto, en el momento en que se han puesto en poder del consignatario, de un examen o inspección conjuntos por las partes, no se

requerirá aviso por escrito de la pérdida o el daño que se hayan comprobado con ocasión de tal examen o inspección.

4. En caso de pérdida o daño, ciertos o presuntos, el porteador y el consignatario se darán todas las facilidades razonables para al inspección de las mercancías y la comprobación del número de bultos.
5. No se pagará ninguna indemnización por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, a menos que se haya dado aviso por escrito al porteador entro de un plazo de 60 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.
6. Si las mercancías han sido entregadas por un porteador efectivo, en virtud de este artículo, tendrá el mismo efecto que si se hubiera dado al porteador, y todo aviso que se dé al porteador tendrá el mismo efecto que si se hubiera dado al porteador afectivo.
7. Si el porteador o el porteador efectivo no dan por escrito al cargador aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, dentro de un plazo de 90 días consecutivos contados desde la fecha que se produjo tal pérdida o daño o desde la fecha de entrega de las mercancías de conformidad con el párrafo 2 del artículo 4, si esta fecha es posterior, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el porteador efectivo no ha sufrido pérdida o daño causados por culpa o negligencia del cargador, sus empleados o agentes.
8. A los efectos de este artículo, se considerará que el aviso dado a una persona que actúe en nombre del porteador o del porteador efectivo, incluido el capitán o el oficial que esté al mando del buque, o una persona que actúe en nombre del cargador ha sido dado al porteador, al porteador efectivo o al cargador, respectivamente.

Artículo 20. *Prescripción de las acciones.*

1. Toda acción relativa al transporte de mercancías en virtud del presente Convenio prescribirá si no se ha invocado un procedimiento judicial o arbitral dentro de un plazo de dos años.

2. El plazo de prescripción comenzará el día en que el porteador haya entregado las mercancías o parte de ellas o, en caso de que no se hayan entregado las mercancías, el último día en que debieran haberse entregado.
3. El día en que comienza el plazo de prescripción no estará comprendido en el plazo.
4. La persona contra la cual se dirija una reclamación podrá, en cualquier momento durante el plazo de prescripción, prorrogar ese plazo mediante declaración por escrito hecha al reclamante. Ese periodo podrá ser prorrogado nuevamente mediante otra declaración u otras declaraciones.
5. La acción de repetición que corresponda a la persona declarada responsable podrá ejercitarse incluso después de expirado el plazo de prescripción establecido en los párrafos anteriores, siempre que se ejercite dentro del plazo fijado por la ley del Estado en que se incoe el procedimiento. No obstante, ese plazo no podrá ser inferior a 90 días contados desde la fecha en que la persona que ejercite la acción de repetición haya satisfecho la reclamación o haya sido emplazada con respecto a la acción ejercitada 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 elección, ejercitar la acción ante un tribunal que sea competente de conformidad con la ley del Estado en que el tribunal esté situado y dentro de cuya jurisdicción se encuentre uno de los lugares 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 medio de los cuales se haya celebrado el contrato;
 - c) El puerto de carga o el puerto de descarga, y
 - d) Cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte marítimo.
- 2.

- a) No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, la acción podrá ejecutarse ante los tribunales de cualquier puerto o lugar de un Estado Contratante en el que el buque que efectúe el transporte o cualquier otro buque del mismo propietario haya sido embargado de conformidad con las normas aplicables de la legislación de ese Estado y del derecho internacional. Sin embargo, en tal caso, el demandante deberá, si lo solicita el demandado, trasladar la acción, a su elección, ante el tribunal de una de las jurisdicciones a que se refiere el párrafo 1 de este artículo para que se pronuncie sobre la reclamación, pero, antes de ese traslado, el demandado deberá presentar fianza bastante para responder de las sumas que pudieran adjudicarse al demandante en virtud de la decisión que recaiga en el procedimiento.
- b) El tribunal del puerto o lugar del embarque resolverá toda cuestión relativa a la presentación de la fianza.
3. No podrá incoarse ningún procedimiento judicial en relación con el transporte de mercancías en virtud del presente Convenio en un lugar distinto de los especificados en los párrafos 1 o 2 de este artículo. Las disposiciones de este párrafo no constituirán obstáculo a la jurisdicción de los Estados Contratantes en relación con medidas provisionales o cautelares.
4. a) Cuando se haya ejercitado una acción ante un tribunal competente en virtud de los párrafos 1 o 2 de este artículo, o cuando ese tribunal haya dictado fallo, no podrá iniciarse ninguna nueva acción entre las mismas partes y por las mismas causas, a menos que el fallo dictado por el tribunal ante el que se ejercitó la primera acción no sea ejecutable en el país en que se incoe el nuevo procedimiento.
- b) A los efectos de este artículo, las medidas encaminadas a obtener la ejecución de un fallo no se considerarán como inicio de una nueva acción, y
- c) A los efectos de este artículo, el traslado de una acción a otro tribunal del mismo país o al tribunal de otro país, de conformidad con el apartado a) del párrafo 2 de este artículo, no se considerará como inicio de una nueva acción.
5. No obstante lo dispuesto en los párrafos anteriores, surtirá efecto todo acuerdo celebrado por las partes después de presentada una reclamación basada en el contrato de

transporte marítimo en el que se designa el lugar en el que el demandante podrá ejercitar una acción.

Artículo 22. Arbitraje.

1. Con sujeción a lo dispuesto en este artículo, las partes podrán pactar por escrito que toda controversia relativa al transporte de mercancías en virtud del presente convenio, sea sometida a arbitraje.
2. Cuando en contrato de fletamento comprenda una estipulación según la cual las controversias que surjan en relación con ese contrato serán sometidas a arbitraje y un conocimiento de embarque emitido en cumplimiento del contrato de fletamento no contenga cláusula expresa por la que establezca que se estipulación será obligatoria para el tenedor del conocimiento, el porteador no podrá invocar la estipulación contra el tenedor que haya adquirido el conocimiento de embarque de buena fe.
3. El procedimiento arbitral se incoará, a elección del demandante, en uno de los lugares siguientes:
 - a) Un lugar situado en un Estado en cuyo territorio se encuentre:
 - 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 medio de los cuales se haya celebrado el contrato;
 - iv) El puerto de carga o el puerto de descarga;
 - b) Cualquier lugar designado al efecto en la cláusula compromisoria o el compromiso de arbitraje.
4. El árbitro o el tribunal arbitral aplicará las normas del presente Convenio.
5. Las disposiciones de los párrafos 3 y 4 de este artículo se considerarán incluidas en toda cláusula compromisoria o compromiso de arbitraje y cualquier estipulación de tal cláusula o compromiso que sea incompatible con ellas será nula y sin efecto.

6. Ninguna de las disposiciones del presente artículo afectará a la validez del compromiso de arbitraje celebrado por las partes después de presentada la reclamación basada en el contrato de transporte marítimo.

PARTE VI DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Artículo 23. *Estipulaciones contractuales.*

1. Toda estipulación del contrato de transporte marítimo, del conocimiento de embarque o de cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo será nula y sin efecto de 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 que la incluya. Será nula y sin efecto la cláusula por la que se ceda el beneficio del seguro de las mercancías al porteador o cualquier cláusula análoga.
2. No obstante lo dispuesto en el párrafo uno de este artículo, el porteador podrá aumentar la responsabilidad y las obligaciones que le incumben en virtud del presente Convenio.
3. Cuando se emita un conocimiento de embarque o cualquier otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo, deberá incluirse en él una declaración en el sentido de 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 perjuicios como consecuencia de una estipulación que sea nula y sin efecto en virtud de este artículo, o como consecuencia de la omisión de la declaración mencionada en el párrafo 3 de este artículo, el porteador pagará una indemnización de la cuantía necesaria para resarcir al titular, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, de toda pérdida o todo daño de las mercancías o del retraso 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 ejercitar la acción a que da derecho la

disposición anterior se determinarán de conformidad con la ley del Estado en que se incoe el procedimiento.

Artículo 24. *Avería gruesa.*

1. Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de las disposiciones relativas a la liquidación de la avería gruesa contenidas en el contrato de transporte marítimo o en la legislación nacional.
2. Con excepción del artículo 20, las disposiciones del presente Convenio, relativas a al responsabilidad del porteador por pérdida o daño de las mercancías, determinarán también si el consignatario puede negarse a contribuir a la avería gruesa y si el porteador está obligado a resarcir al consignatario de su contribución a la avería gruesa o al salvamento.

Artículo 25. *Otros convenios*

1. El presente Convenio no modificará los derechos ni las obligaciones del porteador efectivo y de sus empleados y agentes establecidos en los convenios internacionales o en las leyes nacionales que se refieran a la limitación de al responsabilidad de los propietarios de buques destinados a navegación marítima.
2. Las disposiciones de los artículos 21 y 22 del presente Convenio no impedirán la aplicación de las disposiciones imperativas de cualquier otro convenio multilateral que esté en vigor en la fecha del presente Convenio, relativas a la cuestiones tratadas en dichos artículos, siempre que el litigio surja únicamente entre partes que tengan sus establecimientos principales en Estados partes en ese otro convenio. No obstante, este párrafo no afectará a al aplicación del párrafo 4 del artículo 22 del presente Convenio.
3. No se incurrirá en responsabilidad en virtud de las disposiciones del presente Convenio por el daño ocasionado por un incidente nuclear, si el explotador de una instalación nuclear es responsable de ese daño:

- a) En virtud de la Convención de París de 29 de julio 1960 sobre responsabilidad de terceros en materia de energía nuclear, enmendados por el Protocolo Adicional de 28 de enero de 1964, o de 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 regulen la responsabilidad por daños de esa naturaleza, a condición de que esas leyes sean tan favorables en todos sus aspectos a las personas que puedan sufrir tales daños como la Convención de París o la Convención de Viena.
4. No se incurrirá en responsabilidad en virtud de las disposiciones del presente Convenio por la pérdida, el daño o el retraso en la entrega del equipaje de que sea responsable el porteador en virtud de un convenio internacional o de una ley nacional relativo al transporte marítimo de pasajeros y su equipaje.
 5. Las disposiciones del presente Convenio no impedirán la aplicación por los Estados Contratantes de cualquier otro convenio internacional que esté vigente en la fecha del presente Convenio y que se aplique con carácter obligatorio a los contratos de transporte de mercancías ejecutados principalmente por un modo de transporte distinto del marítimo. Esta disposición se aplicará también a las revisiones o enmiendas ulteriores de ese convenio internacional.

Artículo 26. *Unidad de cuenta.*

1. La unidad de cuenta a que se refiere el artículo 6 del presente Convenio es el derecho especial de giro tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cantidades mencionadas en el artículo 6 se convertirán en la moneda nacional de un Estado según el valor de esa moneda en la fecha del fallo o en la fecha acordada por las Partes. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la manera que determine ese Estado.

2. No obstante, los Estados que no sean miembros del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones del párrafo 1 de este artículo podrán, en el momento de la firma o en el momento de la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, o en cualquier momento posterior, declarar que los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio que serán aplicables en sus territorios se fijarán en: 12,500 unidades monetarias por bulto u otra unidad de carga transportada o 37.5 unidades monetarias por kilogramo de peso bruto de mercancías.
3. La unidad monetaria a que se refiere el párrafo 2 de este artículo corresponde sesenta y cinco miligramos y medio de oro de novecientas milésimas. La conversión en moneda nacional de las cantidades indicadas en el párrafo 2 se efectuará de conformidad con la legislación del Estado interesado.
4. El cálculo mencionado en la última frase del párrafo 1 y la conversión en el párrafo 3 de este artículo se efectuarán de manera que en lo posible, expresen en la moneda nacional del Estado Contratante el mismo valor real que en el artículo 6 se expresa en unidades de cuenta.

Los Estados Contratantes comunicarán al depositario su método de cálculo de conformidad con el párrafo 1 de este artículo o el resultado de la conversión mencionada en el párrafo 3 de este artículo, según el caso, en el momento de la firma o al depositar sus instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión o al ejercer la opción establecida en el párrafo 2 de este artículo y cada vez que se produzca un cambio en el método de ese cálculo o en el resultado de esa conversión.

CLAUSULAS FINALES

Artículo 27. *Depositario.*

El Secretario General de las Naciones Unidas queda designado depositario del presente Convenio.

Artículo 28. *Firma Ratificación, aceptación, aprobación y adhesión.*

1. El presente Convenio estará abierto a la firma de todos los Estados hasta el 30 de abril de 1979 en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York.
2. El presente Convenio estará sujeto a ratificación, aceptación o aprobación por los Estados signatarios.
3. Después del 30 de abril de 1979, el presente Convenio estará abierto a la adhesión de todos los Estados que no sean Estados signatarios.
4. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación y adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

Artículo 29. *Reservas.*

No se podrán hacer reservas al presente Convenio.

Artículo 30. *Entrada en vigor.*

1. El presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contando desde la fecha en que haya sido depositado el vigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.
2. Por cada Estado que llegue a ser Estado Contratante en el presente Convenio después de la fecha en que se haya depositado el vigésimo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, el Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que haya sido depositado el instrumento pertinente en nombre de ese Estado.
3. Cada Estado Contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio a los contratos de transporte marítimo que se celebren en la fecha de entrada de vigor del Convenio respecto de ese Estado o después de la fecha.

Artículo 31. *Denuncia de otros convenios.*

1. Al pasar a ser Estado Contratante en el Presente Convenio, todo Estado parte en el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (Convenio de 1924),

notificará al Gobierno de Bélgica, en calidad de depositario del Convenio de 1924, su denuncia de dicho Convenio, declarando que esta surtirá efecto a partir de la fecha en que el presente Convenio entre en vigor respecto de ese Estado.

2. Cuando el presente Convenio haya entrado en vigor de conformidad con el párrafo 1 del artículo 30, el depositario del presente Convenio notificará al Gobierno de Bélgica, en calidad de depositario del Convenio de 1924, la fecha de esa entrada en vigor y los nombres de los Estados Contratantes respecto de los cuales el Convenio haya entrado en vigor.
3. Las disposiciones de los párrafos 1 y 2 de este artículo se aplicarán, según corresponda, a los Estados partes en el Protocolo firmado el 23 de febrero de 1968 por el que se modifica el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924.
4. No obstante lo dispuesto en el artículo 2 del presente Convenio, a los efectos del párrafo 1 de este artículo, todo Estado Contratante podrá, si lo considera conveniente, retrasar la denuncia del Convenio de 1924 y del Convenio de 1924 modificado por el Protocolo de 1968 durante un plazo máximo de cinco años contados desde la fecha de entrada en vigor del presente Convenio. En tal caso, notificará su intención al Gobierno de Bélgica. Durante ese período de transición, aplicará el presente Convenio, con exclusión de cualquier otro, respecto de los Estados Contratantes.

Artículo 32. *Revisión y enmienda.*

1. El depositario convocará una conferencia de los Estados Contratantes en el presente Convenio para revisarlo o enmendarlo si lo solicita un tercio, por **b** menos, de los Contratantes.
2. Se entenderá que instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio, se aplica al Convenio enmendado.

Artículo 33. *Revisión de las cuantías de limitación y de la unidad de cuenta monetaria.*

1. No obstante lo dispuesto en el artículo 32, el depositario convocará una conferencia, de conformidad con el párrafo 2 de este artículo, con el único fin de modificar las cuantías especificadas en el artículo 6 y en el párrafo 2 del artículo 26 o de sustituir una de las unidades definidas en los párrafos 1 y 3 del artículo 26, o ambas, por otras unidades. Solo si se produce un cambio importante en su valor real se modificará esas cuantías.
2. El depositario convocará una conferencia de revisión cuando lo solicite una cuarta parte, por lo menos, de los Estados Contratantes.
3. Toda decisión de la Conferencia será adoptada por mayoría de dos tercios de los Estados participantes. El depositario comunicará la enmienda a todos los Estados Contratantes para su aceptación y a todos los Estados signatarios del Convenio para su información.
4. Toda enmienda adoptada entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde su aceptación por los tercios de los Estados Contratantes. La aceptación se efectuará mediante el depósito de un instrumento formal a tal efecto en poder del depositario.
5. Después de la entrada en vigor de una enmienda, todo Estado Contratante que la haya aceptado tendrá derecho a aplicar el Convenio enmendado en sus relaciones con los Estados Contratantes que no hayan notificado al depositario, en el plazo de seis meses contados desde la adopción de la enmienda, que no se consideran obligados por esa enmienda.
6. Se entenderá que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio se aplica al Convenio enmendado.

Artículo 34. Denuncia.

1. Todo Estado Contratante podrá denunciar el presente Convenio en cualquier momento mediante notificación hecha por escrito al depositario.

2. La denuncia surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario. Cuando en la notificación se establezca un plazo más largo, la denuncia surtirá efecto a la expiración de ese plazo, contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario.

Hecho en Hamburgo, el día treinta y uno de marzo de mil novecientos setenta y ocho, en un solo original, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

En testimonio de lo cual, los plenipotenciarios infraescritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado el presente Convenio.

APÉNDICE 6**[CTMIM]****Convenio De Las Naciones Unidas Sobre El Transporte Multimodal Internacional De Mercancías**

(DOF del 27 de abril de 1982)

No se encuentra en vigor internacional

Los estados partes en el presente convenio, reconociendo:

- a) Que el transporte multimodal internacional es uno de los medios de facilitar la expansión ordenada del comercio mundial.
- b) La necesidad de promover el desarrollo de servicios de transporte multimodal adecuados económicos y eficientes que permitan atender las necesidades de cada tráfico.
- c) La convivencia de asegurar el desarrollo ordenado del transporte multimodal internacional en beneficio de todos los países y la necesidad de considerar los problemas especiales de los países de tránsito,
- d) La conveniencia de establecer ciertas reglas relativas al transporte de mercancías mediante contratos de transporte multimodal internacional, con inclusión de disposiciones equitativas sobre la responsabilidad de los operadores de transporte multimodal,
- e) La necesidad de que el presente Convenio no afecte a la aplicación de ningún convenio internacional o ley nacional concernientes a la reglamentación y al control de las operaciones de transporte,
- f) El derecho de todo Estado a reglamentar y controlar, en el ámbito nacional, los operadores y las operaciones de transporte multimodal,
- g) La necesidad de tomar en consideración los intereses y problemas especiales de los países en desarrollo; por ejemplo, en lo que se refiere a la introducción de nuevas tecnologías, la participación en los servicios multimodales de sus porteadores y operadores nacionales, la relación costo-eficacia de tales servicios y la máxima utilización de la mano obra local y de los seguros locales,

- h) La necesidad de garantizar un equilibrio entre los intereses de los proveedores de servicios de transporte multimodal y los intereses de los usuarios de tales servicios.
- i) La necesidad de facilitar los trámites aduaneros, teniendo debidamente en cuenta los problemas de los países de tránsito,

Conviviendo en los siguientes principios básicos:

- a) Que debe establecerse un justo equilibrio de intereses entre los países desarrollados y los países en desarrollo y que debe lograrse una distribución equitativa de actividades entre esos grupos de países en el transporte multimodal internacional.
- b) Que antes y después de la introducción de toda nueva tecnología en el transporte multimodal de mercancías, deben celebrarse consultas entre los operadores de transporte multimodal, los usuarios, las organizaciones de usuarios y la autoridades nacionales competentes acerca de las condiciones y modalidades de los servicios,
- c) Que los usuarios tienen libertad para elegir entre los servicios multimodales y los servicios de transporte segmentado,
- d) Que la responsabilidad del operador de transporte multimodal conforme al presente Convenio debe basarse en el principio de la presunción de culpa o negligencia.

Han decidido celebrar un convenio a esos efectos y ha convenido en lo siguiente:

PARTE I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. *Definiciones.*

A los efectos del presente Convenio:

1. Por “transporte multimodal internacional” se entiende el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte, por lo menos, en virtud de un contrato de transporte multimodal desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega, situada en un país diferente. Las operaciones de recogida y entrega de

mercancías efectuadas en cumplimiento de un contrato de transporte unimodal, según se definan en ese contrato, no se considerarán un transporte multimodal internacional.

2. Por “operador de transporte multimodal” se entiende toda persona que por sí o por medio de otra que actúa en su nombre, celebra un contrato de transporte multimodal y actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de transporte multimodal, y asume la responsabilidad del cumplimiento del contrato.
3. Por “contrato de transporte multimodal” se entiende el contrato en virtud del cual un operador de transporte multimodal se compromete, contra el pago de un flete, a ejecutar o hacer ejecutar el transporte multimodal, internacional de mercancías.
4. Por “documento de transporte multimodal” se entiende el documento que hace prueba de un contrato de transporte multimodal ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas de ese contrato.
5. Por “expedidor” se entiende toda persona que, por si o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, ha celebrado un contrato de transporte multimodal con el operador de transporte multimodal, o toda persona que, por si o por medio de otra que actúe en su nombre o por su cuenta, entrega efectivamente las mercancías al operador de transporte, multimodal en relación con el contrato de transporte multimodal.
6. Por “consignatario” se entiende la persona autorizada para recibir las mercancías.
7. El término “mercancías” comprende cualquier contenedor, paleta u otro elemento de transporte o de embalaje análogo, si ha sido suministrado por el expedidor.
8. Por “convenio internacional” se entiende un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el derecho internacional.
9. Por “ley nacional imperativa” se entiende toda ley referente al transporte de mercancías de cuyas disposiciones no sea posible apartarse mediante estipulación contractual en perjuicio del expedidor.

10. La expresión “por escrito” comprende entre otras cosas, el telegrama y el telex.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación*

Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán a todos los contratos de transporte multimodal entre lugares situados en dos Estados, siempre que:

- a) El lugar, estipulado en el contrato de transporte multimodal, en que el operador de transporte multimodal haya de tomar las mercancías bajo su custodia esté situado en un Estado Contratante.
- b) El lugar, estipulado en el contrato de transporte multimodal, en que el operador de transporte multimodal haya de hacer entrega de las mercancías está situado en un Estado Contratante.

Artículo 3. *Aplicación obligatoria.*

1. Cuando se haya celebrado un contrato de transporte multimodal que, conforme al artículo 2, se rija por el presente Convenio, lo dispuesto en el presente Convenio será de cumplimiento obligatorio a tal contrato.
2. Ninguna disposición del presente Convenio afectará al derecho del expedidor a elegir entre el transporte multimodal y el transporte segmentado.

Artículo 4. *Reglamentación y control del transporte multimodal.*

1. El presente Convenio no afectará a la aplicación de ningún convenio internacional o ley nacional concernientes a la reglamentación y el control de las operaciones de transporte, ni será incompatible con tal aplicación.
2. El presente Convenio no afectará al derecho de todo Estado a reglamentar y controlar en el ámbito nacional las operaciones de transporte multimodal y los operadores de transporte multimodal, ni en particular a su derecho a adoptar disposiciones sobre las consultas, especialmente antes de que se introduzcan tecnologías y servicios nuevos, entre los operadores de transporte multimodal, los usuarios, las organizaciones de usuarios y las autoridades nacionales competentes acerca de las condiciones y modalidades de explotación, la concesión de licencias a los operadores de transporte

multimodal, la participación en el transporte y todas las demás medidas que respondan a los intereses económicos y comerciales nacionales.

3. El operador de transporte multimodal cumplirá las leyes aplicables del país en que opere y las disposiciones del presente Convenio.

PARTE II DOCUMENTACIÓN

Artículo 5. *Emisión del documento.*

1. El operador de Transporte multimodal cuando tome las mercancías bajo su custodia, emitirá un documento de transporte multimodal que, a elección del expedidor, será negociable o no negociable.
2. El documento de transporte multimodal será firmado por el operador de transporte multimodal o por una persona autorizada al efecto por él.
3. La firma en el documento de transporte multimodal 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 emita el documento de transporte multimodal.
4. Si el expedidor conviene en ello, podrá emitirse un documento no negociable de transporte multimodal utilizando cualquier medio mecánico o de otra índole que deje constancia de los datos que según se indica en el artículo 8 han de figurar en el documento de transporte multimodal. En tal caso, el operador de transporte multimodal, después de tomar las mercancías bajo su custodia, entregará al expedidor un documento legible que contenga todos los datos así registrados, y ese documento se considerará, a los efectos de las disposiciones del presente Convenio, un documento de transporte multimodal.

Artículo 6. *Documentos de transporte multimodal negociable.*

1. Cuando el documento de transporte multimodal se emita en forma negociable:

- a) Se extenderá a la orden o al porteador;
 - b) Si se extiende a la orden, será transferible por endoso;
 - c) Si se extiende al porteador, será transferible sin endoso,
 - d) Si se emite un juego de varios originales, se indicará el número de originales de que conste el juego;
 - e) Si se emiten copias, cada una de ellas deberá llevar la mención “copia no negociable”.
2. La entrega de las mercancías solo podrá obtenerse del operador de transporte multimodal, o de la persona que actúe por cuenta de éste, contra devolución del documento de transporte multimodal negociable, debidamente endosado de ser necesario.
 3. El operador de transporte multimodal quedará liberado de su obligación de entregar las mercancías si, habiéndose emitido el documento de transporte multimodal en un juego de varios originales, el operador, o la persona que actúe por cuenta de éste, ha entregado de buena fe las mercancías contra devolución de uno de esos originales.

Artículo 7. *Documento de transporte multimodal no negociable.*

1. Cuando el documento de transporte multimodal se emita en forma no negociable se mencionará el nombre del consignatario.
2. El operador de transporte multimodal quedará liberado de su obligación de entregar las mercancías si las entrega al consignatario cuyo nombre figura en el documento de transporte multimodal no negociable o a cualquier otra persona conforme a las instrucciones recibidas al efecto, en general por escrito.

Artículo 8. *Contenido del documento de transporte multimodal*

1. En el documento de transporte multimodal deberán constar los datos siguientes:
 - a) La naturaleza general de las mercancías, las marcas principales necesarias para su identificación, una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso, el número de bultos o de piezas y el peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el expedidor;

- b) El estado aparente de las mercancías;
 - c) El nombre y el establecimiento principal del operador de transporte multimodal;
 - d) El nombre del expedidor;
 - e) El nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el expedidor;
 - f) El lugar y la fecha en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia;
 - g) El lugar de entrega de las mercancías;
 - h) La fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el lugar de entrega, si en ello han convenido expresamente las partes;
 - i) Una declaración por la que se indique si el documento de transporte multimodal es negociable o no es negociable;
 - j) El lugar y la fecha de emisión del documento de transporte multimodal;
 - k) La firma del operador de transporte multimodal o de la persona autorizada al efecto por él;
 - l) El flete correspondiente a cada modo de transporte, si ha sido acordado expresamente por las partes, o el flete, incluida la moneda de pago, en la medida en que se deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha ser pagado por consignatario;
 - m) El itinerario previsto, los modos transporte y los puntos de transbordo previstos, si se conocen en el momento de la emisión del documento de transporte multimodal;
 - n) La declaración mencionada en el párrafo 3 del artículo 28;
 - o) Cualesquiera otros datos que las partes convengan en incluir en el documento de transporte multimodal, si no son incompatibles con la legislación del país en que se emita el documento de transporte multimodal.
2. La omisión en el documento de transporte multimodal de uno o varios de los datos a que se refiere el párrafo 1 de este artículo no afectará a la naturaleza jurídica del documento como documento de transporte multimodal, a condición, no obstante, de que se ajuste a los requisitos enunciados en el párrafo 4 del artículo 1.

Artículo 9. *Reservas en el documento de transporte multimodal.*

1. Si el documento de transporte multimodal contiene datos relativos a la naturaleza general las marcas principales, el número de bultos o piezas, el peso o la cantidad de las mercancías y el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por cuenta de éste sabe o tiene motivos razonables para sospechar que esos datos no representan con exactitud las mercancías que efectivamente ha tomado bajo su custodia, o si no tiene medios razonables para verificar esos datos, el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por cuenta de ésta incluirá en el documento de transporte multimodal una reserva en la que se especifique en esas exactitudes, los motivos de sospecha o la falta de medios razonables para verificar los datos.
2. Si el operador de transporte multimodal o la persona que actúe por cuenta de éste no hace constar en el documento de transporte multimodal el estado aparente de las mercancías, se considerará que ha indicado en el documento de transporte multimodal que las mercancías se hallaban en buen estado aparente.

Artículo 10. *Valor probatorio del documento de transporte multimodal.*

Salvo en lo concerniente a los datos acerca de los cuales se haya hecho una reserva autorizada en virtud del artículo 9 y en la medida de tal reserva:

- a) El documento de transporte multimodal establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el operador de transporte multimodal ha tomado bajo su custodia las mercancías tal como aparece descritas en dicho documento; y
- b) No se admitirá al operador de transporte multimodal la prueba en contrario si el documento de transporte multimodal ha sido emitido en forma negociable y ha sido transferido a un tercero, incluido un consignatario, que ha procedido de buena fe basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en ese documento.

Artículo 11. *Responsabilidad por omisiones o falsas declaraciones intencionales.*

El operador de transporte multimodal, cuando dolosamente haga constar en el documento de transporte multimodal información falsa sobre las mercancías u omite cualquier información que deba incluirse en ese documento conforme al apartado a) o al apartado b) del párrafo 1 del artículo 8 o conforme al artículo 9, será responsable sin poder acogerse a

la limitación de responsabilidad establecida en el presente Convenio, de cualquier pérdida, daño o gastos que haya sufrido un tercero, incluido un consignatario, por haber actuado basándose en la descripción de las mercancías que figuraba en el documento de transporte multimodal emitido.

Artículo 12. *Garantía proporcionada por el expedidor.*

1. Se considerará que el expedidor garantiza al operador de transporte multimodal la exactitud, en el momento en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia, de los datos relativos a la general de las mercancías, sus marcas, número, peso, y cantidad y, si procede, a su carácter peligroso que haya proporcionado para que se le incluyan en el documento de transporte multimodal.
2. El expedidor indemnizará al operador de transporte multimodal de los perjuicios resultantes de la inexactitud o insuficiencia de los datos mencionados en el párrafo 1 de este artículo. El expedidor seguirá siendo responsable aun cuando haya transferido el documento de transporte multimodal. El derecho del operador de transporte multimodal a tal indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad en virtud del contrato de transporte multimodal respecto de cualquier persona distinta del expedidor.

Artículo 13. *Otros documentos.*

La emisión del documento de transporte multimodal no impedirá que se expidan, llegado el caso, otros documentos relativos al transporte o a otros servicios prestados en el transporte multimodal internacional, de conformidad con los convenios internacionales o las leyes nacionales aplicables. No obstante, la emisión de esos otros documentos no afectará la naturaleza jurídica del documento de transporte multimodal.

PARTE III

RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Artículo 14. *Período de responsabilidad.*

1. La responsabilidad del operador de transporte multimodal por las mercancías en virtud del presente Convenio abarca el período comprendido desde el momento en que toma las mercancías bajo su custodia hasta el momento en que las entrega.

2. A los efectos de este artículo, se considerará que las mercancías están bajo la custodia del operador de transporte multimodal:
- a) Desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas:
 - i) del expedidor o de la persona que actúe por cuenta de éste; o
 - ii) de una autoridad u otro tercero en poder de los cuales, según las leyes o los reglamentos aplicables en el lugar en que las mercancías se tomen bajo custodia se hayan de poner éstas para ser transportadas;
 - b) Hasta el momento en que las haya entregado:
 - i) poniéndolas en poder del consignatario, o
 - ii) en los casos en el que el consignatario no reciba las mercancías del operador de transporte multimodal, poniéndolas a disposición del consignatario de conformidad con el contrato, las leyes o los usos del comercio de que se trata aplicables en el lugar de entrega, o
 - iii) poniéndolas en poder de una autoridad u otro tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el lugar de entrega, hayan de entregarse las mercancías.
3. En los párrafos 1 y 2 de este artículo, la expresión operador de transporte multimodal comprende también a los empleados o agentes del operador o a cualquier otra persona a cuyos servicios éste recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, y los términos expedidor o consignatario comprenden también a los empleados o agentes del expedidor o del con signatario, respectivamente.

Artículo 15. *Responsabilidad del operador de transporte multimodal por sus empleados, agentes y otras persona.*

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 21, el operador de transporte multimodal será responsable de las acciones y omisiones que sus empleados o agentes realicen en el ejercicio de sus funciones, o de las de cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento de contrato de transporte multimodal, cuando esa persona actúe en cumplimiento del contrato, como si esas acciones u omisiones fueran propias.

Artículo 16. *Fundamento de la responsabilidad.*

1. Operador de transporte multimodal será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso en la entrega se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia en el sentido del artículo 14, a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes o cualquier otra de las personas a que se refiere el artículo 15 adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.
2. Hay retraso en la entrega cuando las mercancías no han sido entregadas dentro del plazo que, atendidas las circunstancias del caso, sería razonable exigir de un operador de transporte multimodal diligente.
3. Si las mercancías no han sido entregadas dentro de los 90 días consecutivos siguientes a la fecha de entrega determinada con arreglo al párrafo 2 de este artículo, el reclamante podrá considerarlas pérdidas.

Artículo 17. *Causas concurrentes.*

Cuando la culpa o negligencia del Operador de transporte multimodal, de sus empleados o agentes o de cualquier otra de las personas a que se refiere el artículo 15 concorra con otra causa para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, el operador de transporte multimodal será responsable solo en la medida en que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega pueden atribuirse a esa culpa o negligencia a condición de que pruebe la parte de la pérdida el daño o el retraso en la entrega que no pueda atribuirse a culpa o negligencia.

Artículo 18. *Limitación de la responsabilidad.*

1. Cuando el operador de transporte multimodal; sea responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, con arreglo al artículo 16, su responsabilidad estará limitada a una suma que no exceda de 920 unidades de cuenta por bulto y otra unidad de carga transportada, o de 2,75 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías pérdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

2. Para determinar los efectos del párrafo 1 de este artículo, qué cantidad es mayor, se aplicarán las normas siguientes:
 - a) Cuando se utilice para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o un elemento de transporte análogo, todo bulto o unidad de carga transportada que según el documento de transporte multimodal éste contenido en ese elemento de transporte se considerará como un bulto o una unidad de carga transportada. Salvo en este caso, las mercancías contenidas en ese elemento de transporte se considerarán como una unidad de carga transportada.
 - b) En los casos en que se haya perdido o dañado el propio elemento de transporte, ese elemento será considerado, si no es propiedad del operador de transporte multimodal o no ha sido suministrado por éste, como una unidad independiente de carga transportada.
3. No obstante lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 de este artículo, si el transporte multimodal internacional no incluye, conforme al contrato, el porte de mercancías por mar o por vías de navegación interior, la responsabilidad del operador de transporte multimodal estará limitada a una suma que no exceda de 8, 33 unidades de su cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías pérdidas o dañadas.
4. La responsabilidad del operador de transporte multimodal por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 16, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media el flete que deba pagarse por las mercancías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuenta total del flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte multimodal.
5. La responsabilidad acumulada del porteador de transporte multimodal por los conceptos enunciados en los párrafos 1 y 4 o los párrafos 3 y 4 de este artículo no excederá del límite de responsabilidad por la pérdida total de las mercancías determinado en virtud de los párrafos 1 o 3 de este artículo.
6. El operador de transporte multimodal y el expedidor podrán pactar en el documento de transporte multimodal límites de responsabilidad superiores a los establecidos en los párrafos 1, 3 y 4 de este artículo.

7. Por “unidad de cuenta” se entiende la unidad de cuenta mencionada en el artículo 31.

Artículo 19. *Daños localizados.*

Cuando la pérdida o el daño de las mercancías se haya producido en una fase determinada del transporte multimodal respecto de la cual un convenio internacional aplicable o una ley nacional imperativa establezca un límite de responsabilidad superior al que resultaría de la aplicación de los párrafos 1 a 3 del artículo 18, el límite de la responsabilidad del operador de transporte multimodal por tal pérdida o daño se determinará a tenor de lo dispuesto en ese convenio o en esa ley nacional imperativa.

Artículo 20. *Responsabilidad extracontractual.*

1. Las exoneraciones y límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio serán aplicables a toda acción contra el operador de transporte multimodal respecto de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en la entrega, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual, la responsabilidad extracontractual o en otra causa.
2. Si se ejercita una acción respecto de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercancías, o del retraso en la entrega, contra un empleado o agente del operador de transporte multimodal, si ese empleado o agente prueba que ha actuado en el ejercicio de sus funciones, o contra cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, el empleado o agente o esa otra persona podrá acogerse a las exoneraciones y límites de responsabilidad que el operador de transporte multimodal pueda invocar en virtud del presente Convenio.
3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 21, la cuantía total de las sumas exigibles del operador de transporte multimodal y de su empleado o agente, o de cualquier otra persona a cuyos servicios recurra para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio.

Artículo 21. Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad

1. El operador de transporte multimodal no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el presente Convenio si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión del operador de transporte multimodal realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.
2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 20, el empleado o agente del operador de transporte multimodal, u otra persona a cuyos servicios recurra el operador de transporte multimodal para el cumplimiento del contrato de transporte multimodal, no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el presente Convenio si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso en la entrega provinieron de una acción o una omisión de ese empleado agente u otra persona, realizadas con intención de causar tal pérdida, daño o retraso o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida, el daño o el retraso.

Artículo 22. Norma general.

El expedidor será responsable del perjuicio sufrido por el operador de transporte multimodal, si tal perjuicio ha sido causado por culpa o negligencia del expedidor o de sus empleados o agentes, cuando éstos actúan en el ejercicio de sus funciones. Todo empleado o agente del expedidor será responsable de tal perjuicio si éste ha sido causado por culpa o negligencia de su parte.

Artículo 23. Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas.

1. El expedidor señalará de manera adecuada las mercancías peligrosas como tales mediante marcas o etiquetas.
2. El expedidor, cuando ponga mercancías peligrosas en poder del operador de transporte multimodal o de cualquier otra persona que actúe por cuenta de éste, le informará del carácter peligroso de aquéllas y, a ser necesario, de las precauciones que deban adoptarse. Si el expedidor no lo hace y el operador de transporte multimodal no tiene conocimiento del carácter peligroso de las mercancías por otro conducto:

- a) El expedidor será responsable respecto del operador de transporte multimodal de todos los perjuicios resultantes de la expedición de tales mercancías; y
 - b) Las mercancías podrán en cualquier momento ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar de indemnización.
3. Las disposiciones del párrafo 2 de este artículo no podrán ser invocadas por una persona que durante el transporte multimodal haya tomado las mercancías bajo su custodia a sabiendas de su carácter peligroso.
 4. En los casos en que las disposiciones del apartado b) del párrafo 2 de este artículo no se apliquen o no puedan ser invocadas, las mercancías peligrosas si llegan a construir un peligro real para la vida humana o los bienes, podrán ser descargadas, destruidas o transformadas en inofensivas, según requieran las circunstancias, sin que haya lugar a indemnización, salvo cuando exista la obligación de contribuir a la avería gruesa o cuando el operador de transporte multimodal sea responsable de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16.

PARTE V

RECLAMACIONES Y ACCIONES

Artículo 24. *Aviso de pérdida, daño o retraso.*

1. A menos que el consignatario dé por escrito al operador de transporte multimodal aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, a más tardar al primer día laborable siguiente al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en su poder, el hecho de haberlas puesto en poder del consignatario establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el operador de transporte multimodal ha entregado las mercancías tal como aparecen descritas en el documento de transporte multimodal.
2. Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes, las disposiciones del párrafo 1 de este artículo se aplicarán igualmente si no se da aviso por escrito dentro de los 6 días

consecutivos siguientes al de la fecha en que las mercancías hayan sido puestas en poder del consignatario.

3. Si el estado de las mercancías ha sido objeto, en el momento en que se pusieron en poder del consignatario, de un examen o inspección conjuntos por las partes o sus representantes autorizados en el lugar entrega, no se requerirá aviso por escrito de la pérdida o el daño que se hayan comprobado con ocasión de tal examen o inspección.
4. En caso de pérdida o daño, ciertos o presuntos, el operador de transporte multimodal 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 indemnización por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega, a menos que se haya dado aviso por escrito al operador de transporte multimodal dentro de los 60 días consecutivos siguientes al de la fecha en que se haya efectuado la entrega de las mercancías poniéndolas en poder del consignatario o en que se haya notificado al consignatario que las mercancías han sido entregadas de conformidad con lo dispuesto en el inciso ii) o en el inciso iii) del párrafo 2 del artículo 14.
6. Si el operador de transporte multimodal no da por escrito al expedidor aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza general de la pérdida o el daño, dentro de los 90 días consecutivos siguientes a la fecha en que se produjo tal pérdida o daño o a la fecha de entrega de las mercancías de conformidad con el apartado b) del párrafo 2 del artículo 14, si esta fecha es posterior, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el operador de transporte multimodal no ha sufrido pérdida o daño causados por culpa o negligencia del expedidor, sus empleados o agentes.
7. Si alguno de los plazos de aviso establecidos en los párrafos 2, 5 y 6 de este artículo expira en un día que no sea laborable en el lugar de entrega, se prorrogará ese plazo hasta el día laborable siguiente.

8. A los efectos de este artículo se considerará que el aviso dado a una persona que actúe por cuenta del operador de transporte multimodal, incluida cualquier persona a cuyos servicios éste recurra en el lugar de entrega, o a una persona que actúe por cuenta del expedidor ha sido dado al operador de transporte multimodal, o al expedidor, respectivamente.

Artículo 25. *Prescripción de las acciones.*

1. Toda acción relativa al transporte multimodal internacional en virtud del presente Convenio prescribirá si no se ha incoado un procedimiento judicial o arbitral en un plazo de dos años. No obstante, si dentro de un plazo de 6 meses contados desde el día siguiente al de la entrega de las mercancías o, si éstas no se han entregado, desde el día siguiente a la fecha en que debían haberse entregado, no se ha dado una notificación por escrito en que se hagan constar la naturaleza y los detalles principales de la reclamación, la acción de prescribirá a la expiración de ese plazo.
2. El plazo de prescripción comenzará el día siguiente a la fecha en que el operador de transporte multimodal haya entregado las mercancías o parte de ellas o, en caso de que no se hayan entregado las mercancías, al último día en que deberían haberse entregado.
3. La persona contra la cual se dirija una reclamación podrá, en cualquier momento durante el plazo de prescripción, prorrogar ese plazo podrá ser mediante declaración por escrito hecha al reclamante. Ese plazo podrá ser prorrogado nuevamente mediante otra declaración u otras declaraciones.
4. Salvo disposición en contrario de otro convenio internacional aplicable, la acción de repetición que corresponda a la persona declarada responsable en virtud del presente Convenio podrá ejercitarse incluso después de expirado el plazo de prescripción establecido en los párrafos anteriores, siempre que se ejercite dentro del plazo fijado por la ley del Estado en que se incoe el procedimiento; no obstante ese plazo no podrá ser inferior a 90 días contados desde la fecha en que la persona que ejercite la acción de repetición haya satisfecho la reclamación o haya sido emplazada con respecto a la acción ejercitada contra ella.

Artículo 26. Jurisdicción.

1. En todo procedimiento judicial relativo al transporte multimodal internacional con arreglo al presente Convenio, el demandante podrá, a su elección, ejercitar la acción ante un tribunal que sea competente de conformidad con la ley del Estado en que el tribunal esté situado y dentro de cuya jurisdicción se encuentre uno de los lugares siguientes:
 - a) El establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual del demandado;
o
 - b) El lugar de celebración del contrato de transporte multimodal, siempre que el demandado tenga en él una establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o
 - c) El lugar en que se hayan tomado las mercancías bajo custodia para el transporte multimodal internacional o el lugar de entrega; o
 - d) Cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte multimodal y consignado en el documento de transporte multimodal.
2. No podrá incoarse ningún procedimiento judicial en relación con el transporte multimodal internacional con arreglo al presente Convenio en un lugar distinto de los especificados en el párrafo 1 de este artículo. Las disposiciones de este artículo no constituirán obstáculo a la jurisdicción de los Estados Contratantes en relación con medidas provisionales o cautelares.
3. No obstante las disposiciones anteriores de este artículo, surtirá efecto todo acuerdo celebrado por las partes después de presentada una reclamación en el que se designe el lugar el lugar en que el demandante podrá ejercitar una acción.
4.
 - a) Cuando se haya ejercitado una acción de conformidad con las disposiciones de este artículo o cuando se haya dictado fallo en el litigio promovido por tal acción, no podrá iniciarse ninguna nueva acción entre las mismas partes y por las mismas causas, a menos que el fallo dictado en relación con la primera acción no sea ejecutable en el país en que se incoe el nueva procedimiento.

b) A los efectos de este artículo, las medidas encaminadas a obtener la ejecución de un fallo o el traslado de una acción otro tribunal del mismo país no se considerarán como inicio de una nueva acción.

Artículo 27. Arbitraje.

1. Con sujeción a lo dispuesto en este artículo, las partes podrán pactar por escrito que toda controversia relativa al transporte multimodal internacional en virtud del presente Convenio sea sometida a arbitraje.
2. El procedimiento arbitral se incoará, a elección del demandante, en uno de los lugares siguientes:
 - a) Un lugar situado en un Estado en cuyo territorio se encuentre:
 - i) el establecimiento principal o, a falta de éste, la residencia habitual de demandado; o
 - ii) el lugar de celebración del contrato de transporte multimodal, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; o
 - iii) el lugar en que se hayan tomado las mercancías bajo custodia para el transporte multimodal internacional o el lugar de entrega; o
3. El árbitro o el tribunal arbitral aplicará las disposiciones del presente Convenio.
4. Las disposiciones de los párrafos 2 y 3 de este artículo se considerarán incluidas en toda cláusula compromisoria o compromiso de arbitraje y cualquier estipulación de tal cláusula o compromiso que sea incompatible con ella será nula y sin efecto.
5. Ninguna de las disposiciones del presente artículo afectará a la validez del compromiso de arbitraje celebrado por las partes después de presentada la reclamación relativa al transporte multimodal internacional.

PARTE VI
DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Artículo 28. *Estipulaciones contractuales.*

1. Toda estipulación del contrato de transporte multimodal o del documento de transporte multimodal será nula y sin efecto 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 que la incluya. Será nula y sin efecto la cláusula por la que se ceda el beneficio del seguro de las mercancías al operador de transporte multimodal o cualquier cláusula análoga.
2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo, el operador de transporte multimodal podrá, con el acuerdo del expedidor, aumentar la responsabilidad y las obligaciones que le incumban en virtud del presente Convenio.
3. El documento de transporte multimodal comprenderá una declaración en el sentido de que el transporte multimodal está sujeto a las disposiciones del presente Convenio que anulan toda estipulación que se aparte de ellas en un perjuicio del expedidor o del consignatario.
4. Cuando el titular de las mercancías haya sufrido perjuicios como consecuencia de una estipulación que sea nula y sin efecto en virtud de este artículo, o como consecuencia de la omisión de la declaración mencionada en el párrafo 3 de este artículo, el operador de transporte multimodal pagará una indemnización de la cuantía necesaria para resarcir al titular, de conformidad con las disposiciones del presente Convenio, de toda pérdida o todo daño de las mercancías o del retraso en la entrega. Además, el operador de transporte multimodal pagará una indemnización por los gastos que haya efectuado el titular para hacer valer su derecho, sin embargo, los gastos efectuados para ejercitar la acción a que da derecho la disposición anterior se determinarán de conformidad con la Ley del Estado en que se incoe el procedimiento.

Artículo 29. Avería gruesa

1. Ninguna disposición del presente Convenio impedirá la aplicación de las disposiciones relativas a la liquidación de la avería gruesa contenidas en el contrato de transporte multimodal o en la legislación nacional, en la medida en que sean aplicables.
2. Con excepción del artículo 25, las disposiciones del presente Convenio relativas a la responsabilidad del operador de transporte multimodal por pérdida o daño de la mercancías determinarán también si el consignatario puede negarse a contribuir a la avería gruesa y si el operador de transporte multimodal ésta obligado a resarcir al consignatario de su contribución a la avería gruesa o a salvamento.

Artículo 30. Otros convenios.

1. El presente Convenio no modificará los derechos ni las obligaciones establecidos en el Convenio Internacional de Bruselas para la unificación de ciertas reglas concernientes a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques, de 25 de agosto de 1924, en el Convenio Internacional de Bruselas relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques que navegan por alta mar, de 10 de octubre de 1957, en el Convenio de Londres sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, de 19 de noviembre de 1976, y en el Convenio de Ginebra relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación interior (CLN), de 1º de marzo de 1973, incluidas las enmiendas a esos convenios, o en las leyes nacionales relativas a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación marítima o a la navegación interior.
2. Las disposiciones de los artículos 26 y 27 del presente Convenio no impedirán la aplicación de las disposiciones imperativas de cualquier otro convenio internacional relativas a las cuestiones tratadas en dichos artículos, siempre que el litigio surja únicamente entre partes que tengan sus establecimientos principales en Estados partes en ese otro convenio. No obstante, este párrafo no afectará a al aplicación del párrafo 3 del artículo 27 del presente Convenio.

3. No se incurrirá en responsabilidad en virtud de las disposiciones del presente Convenio por el daño ocasionado por un incidente nuclear si el explotador de una instalación nuclear es responsable de ese daño:
 - a) En virtud de 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 26 de enero de 1964, o de la Convención de Viena de 21 de mayo de 1963 sobre responsabilidad civil por daños nucleares, o de enmiendas a esas convenciones; o
 - b) En virtud de las leyes nacionales que regulen la responsabilidad por daños de esta naturaleza, a condición de que esas leyes sean tan favorables en todos sus aspectos a las personas que puedan sufrir tales daños como la Convención de París o la Convención de Viena.

4. El transporte de mercancías tal como el contemplado en el artículo 2 del Convenio de Ginebra de 19 de mayo de 1956 relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, o en el artículo 2 del Convenio de Berna de 7 de febrero de 1970 sobre transporte de mercancías por ferrocarril, no se considerará, para los Estados Partes en los convenios que regulen tal transporte, como transporte multimodal internacional o los efectos del párrafo 1 del artículo 1 del presente Convenio, en la medida en que esos Estados estén obligados a aplicar las disposiciones de esos convenios a tal transporte de mercancías.

Artículo 31. *Unidad de cuenta o unidad monetaria y conversión.*

1. La unidad de cuenta a que se refiere el artículo 18 del presente Convenio es el derecho especial de giro tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cantidades mencionadas en el artículo 18 se convertirán en la moneda nacional de un Estado según el valor de esa moneda en la fecha de la sentencia o del laudo o en la fecha acordada por las partes. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará según el método de evaluación aplicado en la fecha de que se trate por el Fondo Monetario Internacional en sus operaciones y transacciones. El valor, en derechos especiales de giro, de la moneda nacional de un Estado Contratante que no sea

miembro del Fondo Monetario Internacional se calculará de la manera que determine ese Estado.

2. No obstante, el Estado que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional y cuya legislación no permita aplicar las disposiciones del párrafo 1 de este artículo podrá, en el momento de la firma, la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión, o en cualquier momento posterior, declarar que los límites de responsabilidad establecidos en el presente Convenio que serán aplicables en su territorio se fijarán como sigue: con respecto a los límites prescritos en el párrafo 1 del artículo 18, en 13.750 unidades monetarias por bulto u otra unidad de carga transportada o en 41.25 unidades monetarias por kilogramo de peso bruto de las mercancías, y con respecto al límite prescrito en el párrafo 3 del artículo 18, en 124 unidades monetarias.
3. La unidad monetaria a que se refiere el párrafo 2 de este artículo corresponde a sesenta y cinco miligramos y medio de oro de novecientas milésimas. La conversión en moneda nacional de las cantidades indicadas en el párrafo 2 de este artículo se efectuará de conformidad con la legislación del Estado interesado.
4. El cálculo mencionado en la última frase del párrafo 1 de este artículo y la conversión mencionada en el párrafo 3 de este artículo se efectuarán de manera que, en lo posible, expresen en la moneda nacional del Estado Contratante el mismo valor real que en el artículo 18 se expresa en unidades de cuenta.
5. Los Estados Contratantes comunicarán al depositario su método de cálculo de conformidad con la última frase del párrafo 1 de este artículo o el resultado de la conversión mencionada en el párrafo 3 de este artículo, según el caso, en el momento de la firma o al depositar sus instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, o al ejercer la opción establecida en el párrafo 2 de este artículo y cada vez que se produzca un cambio en el método de ese cálculo o en resultado de esa conversión.

PARTE VII
CUESTIONES ADUANERAS

Artículo 32. *Tránsito aduanero.*

1. Los Estados Contratantes autorizarán la utilización del régimen de tránsito aduanero para el transporte multimodal internacional.
2. Sin perjuicio de lo dispuesto en las leyes o reglamentos nacionales y en los acuerdos intergubernamentales, el tránsito aduanero de mercancías en el transporte multimodal internacional se hará conforme a las normas y principios enunciados en los artículos I y VI del anexo del presente Convenio.
3. Al promulgar leyes o reglamentos sobre el régimen de tránsito aduanero en el transporte multimodal de mercancías, los Estados Contratantes deberían tener en cuenta los artículos I y IV del anexo del presente Convenio.

PARTE VIII
CLAUSULAS FINALES

Artículo 33. *Depositario.*

El Secretario General de las Naciones Unidas queda designado depositario del presente Convenio.

Artículo 34. *Firma, ratificación, aceptación y adhesión.*

1. Todos los Estados tienen derecho a adquirir la calidad de la Parte en el presente Convenio mediante:
 - a) Firma, sin reserva de ratificación, aceptación o aprobación; o
 - b) Firma, con reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
 - c) Adhesión.
2. El presente Convenio estará abierto a la firma desde el 1° de septiembre de 1980 hasta el 31 de agosto de 1981, inclusive, en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York.

3. Después del 31 de agosto de 1981, el presente Convenio estará abierto a la adhesión de todos los Estados que no sean Estados Signatarios.
4. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación, o adhesión se depositarán en poder del depositario.
5. Análogamente, las organizaciones de integración económica regional, constituidas por Estados soberanos miembros de la UNCTAD, que tengan competencia para negociar, celebrar y aplicar acuerdos internacionales en esferas concretas comprendidas en el Convenio, tendrán derecho a adquirir la calidad de Partes en el presente Convenio de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 1 a 4 de este artículo, y asumirán con ello, en relación con las demás Partes en el presente Convenio, los derechos y obligaciones que en él se establezcan en las esferas concretas antes indicadas.

Artículo 35. *Reservas*

No se podrán hacer reservas al presente Convenio.

Artículo 36. *Entrada en vigor*

1. El presente Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que los Gobiernos de 30 Estados lo hayan firmado sin reserva de ratificación, aceptación o aprobación o hayan depositado instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión en poder del depositario.
2. Respecto de cada Estado que ratifique, acepte o apruebe el presente Convenio o se adhiera a él después de que se hayan cumplido los requisitos para la entrada en vigor establecidos en el párrafo I de este artículo, el Convenio entrará en vigor doce meses después de la fecha en que tal Estado haya depositado el instrumento pertinente.

Artículo 37. *Fecha de aplicación.*

Cada Estado Contratante aplicará las disposiciones del presente Convenio a los contratos de transporte multimodal que se celebren en la fecha de entrada en vigor del Convenio respecto de ese Estado o después de esa fecha.

Artículo 38. *Derechos y obligaciones en virtud de convenios existentes.*

Si de conformidad con los artículos 26 y 27, se invoca un procedimiento judicial o arbitral en un Estado Contratante en un asunto relativo a un transporte multimodal internacional regido por el presente Convenio que se efectúe entre dos Estados de los cuales solamente uno sea Estado Contratante, y si ambos Estados están en el momento de la entrada en vigor del presente Convenio obligados en igual medida por otro convenio internacional, el tribunal judicial o arbitral podrá, de conformidad con las obligaciones establecidas en ese otro convenio, dar cumplimiento a las disposiciones del mismo.

Artículo 39. *Revisión y Enmienda.*

1. Después de la entrada en vigor del presente Convenio, El Secretario General de las Naciones Unidas convocará una conferencia de los Estados Contratantes para revisarlo o enmendarlo, si lo solicita un tercio, por lo menos, de los Estados Contratantes. El Secretario General de las Naciones Unidas comunicará a todos los Estados Contratantes los textos cualquier propuesta de enmienda por lo menos tres meses antes de la fecha de apertura de la conferencia.
2. Toda decisión de la conferencia de revisión, incluidas las enmiendas será adoptada por mayoría de dos tercios de los Estados presentes y votantes. El depositario comunicará las enmiendas adoptadas por la conferencia a todos los Estados Contratantes para su aceptación y a todos los Estados signatarios del Convenio para su información.
3. Con sujeción a lo dispuesto en el párrafo 4 de este artículo, toda enmienda adoptada por la conferencia entrará en vigor solamente respecto de los Estados Contratantes que la hayan aceptado, el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde su aceptación por dos tercios de los Estados Contratantes. Respecto de todo Estado que acepte una enmienda después que la hayan aceptado dos tercios de los Estados Contratantes, la enmienda entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contando desde su aceptación por ese Estado.
4. Toda enmienda adoptada por la conferencia por la que se modifiquen las cantidades establecidas en el artículo 18 y en el párrafo 2 del artículo 31 o por la que se sustituya una o las dos unidades definidas en los párrafos 1 y 3 del artículo 31 por otras unidades

entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde su aceptación por dos tercios de los Estados Contratantes. Los Estados Contratantes que hayan aceptado las cantidades modificadas o las nuevas unidades las aplicarán en sus relaciones con todos los Estados Contratantes.

5. La aceptación de enmiendas se realizará mediante el depósito de un instrumento formal a tal efecto en poder del depositario.
6. Se entenderá que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda adoptada por la conferencia se aplica el Convenio enmendado.

Artículo 40. Denuncia.

1. Todo Estado Contratante podrá denunciar el presente Convenio, en cualquier momento después de la expiración de un plazo de dos años contando desde la fecha en que el Convenio haya entrado en vigor, mediante notificación hecha por escrito al depositario.
2. La denuncia surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario. Cuando en la notificación se establezca un plazo más largo, la denuncia surtirá efecto a la expiración de ese plazo, contado desde la fecha en que la notificación haya sido recibida por el depositario.

En testimonio de lo cual los infrascritos, debidamente autorizados, han firmado el presente Convenio en las fechas que se indican.

Hecho en Ginebra el día veinticuatro de mayo de mil novecientos ochenta, en un solo original, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

Anexo
Disposiciones Sobre cuestiones Aduaneras Relativas
Al Transporte Multimodal Internacional De Mercancías

Artículo I

A los efectos del presente Convenio:

Por “régimen de tránsito aduanero” se entiende el régimen aduanero con arreglo al cual se transportan las mercancías bajo control aduanero de una oficina de aduanas a otra.

Por “oficina de aduanas de destino” se entiende toda oficina de aduanas donde termina una operación de tránsito aduanero.

Por “derechos e impuestos de importación o exportación” se entienden los derechos de aduana y todos los demás derechos, impuestos, cánones u otros gravámenes que se recaudan por la importación o exportación de mercancías o en relación con dicha importación o exportación, pero no comprenden los cánones y gravámenes cuya cuantía se limita al costo aproximado de los servicios prestados.

Por “documento de tránsito aduanero” se entiende un formulario en el que constan los datos e informaciones requeridos para la operación de tránsito aduanero.

Artículo II

1. Sin perjuicio de las disposiciones de las leyes, reglamentos y convenios internacionales que estén en vigor en sus territorios, los Estados Contratantes concederán libertad de tránsito a las mercancías en el transporte multimodal internacional.
2. Siempre que se cumplan, a satisfacción de las autoridades de aduanas, las condiciones establecidas en el régimen de tránsito aduanero utilizando para la operación de tránsito a las mercancías en el transporte multimodal internacional.
 - a) No serán, por regla general, sometidas a inspección aduanera en el curso del viaje salvo en la medida que se considere necesaria para garantizar el cumplimiento de las normas y reglamentos que las aduanas tienen obligación de hacer cumplir; en consecuencia las autoridades de aduanas se limitarán

normalmente a controlar los precintos aduaneros y otras medidas de garantía en los puntos de entrada y salida;

- b) Sin perjuicio de la aplicación de las leyes y reglamentos relativos a la seguridad pública o nacional, la moralidad pública o la santidad pública, no serán sometidas a ninguna formalidad o requisito aduanero que no sean los prescritos en el régimen de tránsito aduanero aplicable a la operación de tránsito.

Artículo III

Con objeto de facilitar el tránsito de las mercancías, cada Estado Contratante deberá:

- a) Si fuere el país de partida, adoptar, dentro de lo posible, todas las medidas a fin de garantizar la integridad y la exactitud de la información requerida para las ulteriores operaciones de tránsito;
- b) Si fuere el país de destino:
 - i) adoptar todas las medidas necesarias para que las mercancías en tránsito aduanero sean despachadas, por regla general, en la oficina de aduanas de destino de las mercancías.
 - ii) esforzarse por efectuar el despacho de las mercancías en un lugar que se halle lo más cerca posible del lugar de destino final de las mismas siempre que las leyes o los reglamentos nacionales no dispongan otra cosa al respecto.

Artículo IV

1. Siempre que se cumplan, a satisfacción de las autoridades de aduanas, las condiciones establecidas en el régimen de tránsito aduanero. Las mercancías en el transporte multimodal internacional no estarán sujetas al pago de derechos e impuestos de importación o exportación, o a su depósito en lugar de su pago, en los países de tránsito.
2. Las disposiciones del párrafo que anteceden no impedirán:
 - a) La recaudación de los cánones y gravámenes exigibles en virtud de los reglamentos nacionales por causa de seguridad pública o de sanidad pública;
 - b) La recaudación de los cánones y gravámenes, cuya cuantía se limite al costo aproximado de los servicios prestados, siempre que aquéllos se apliquen en condiciones de igualdad.

Artículo V

1. Cuando se exija una garantía financiera para la operación de tránsito aduanero, ésta se constituirá a satisfacción de las autoridades de aduanas del país de tránsito interesado, de conformidad con las leyes y reglamentos de dicho país y los convenios internacionales.
2. Con objeto de facilitar el tránsito aduanero, el sistema de garantía aduanera deberá ser sencillo, eficaz y de costo moderado y cubrirá los derechos e impuestos de importación o exportación exigibles y, en los países en que estén cubiertas por garantías, las sanciones a que haya lugar.

Artículo VI

1. Sin perjuicio de cualesquiera otros documentos que puedan exigirse en virtud de un convenio internacional o de las leyes y reglamentos nacionales, las autoridades de aduanas de los países de tránsito aceptarán el documento de transporte multimodal como parte descriptiva del documento de tránsito aduanero.
2. Con objeto de facilitar el tránsito aduanero, los documentos de tránsito aduanero se ajustarán en lo posible al modelo que se reproduce a continuación [...]

