REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)



Artículo: El convenio de Naciones Unidas sobre transporte total o parcialmente marítimo de mercancías
Revista: Nº229-230, año LXXIX (En-Dic, 2011)
Autor: Ricardo Sandoval López

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

De las notificaciones en el Código de Procedimiento Civil de la República Popular China.
FRANCISCO LARENAS VEGA..... 183

JURISPRUDENCIA

Aplicación de los artículos 48, 49 y 53 del Código de Procedimiento Civil.
HÉCTOR OBERG YÁÑEZ..... 191

A propósito de un caso de culpa por omisión.
LILIAN SAN MARTÍN NEIRA..... 199

Comentarios de Jurisprudencia.
RAMÓN DOMÍNGUEZ AGUILA
1. Prescripción de la acción hipotecaria. Interrupción de la prescripción y nacimiento de nueva prescripción..... 215

2. Prescripción no alegada, vicio de *ultra petita* sin influencia en lo dispositivo. Necesidad de emplazar a todas las partes del contrato para obtener su nulidad..... 218

3. Reivindicación. Necesidad de singularizar la cosa objeto de la acción. El comunero no puede reivindicar por sí solo toda la cosa común..... 220

Artículo: El convenio de Naciones Unidas sobre transporte total o parcialmente marítimo de mercancías
Revista: Nº229-230, año LXXIX (En-Dic, 2011)
Autor: Ricardo Sandoval López

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

REVISTA DE DERECHO 229-230: 7-39, 2011 ISSN 0303-9986

*EL CONVENIO DE NACIONES UNIDAS SOBRE TRANSPORTE TOTAL O PARCIALMENTE MARÍTIMO DE MERCANCIAS**

RICARDO SANDOVAL LÓPEZ
Profesor de Derecho Comercial
Universidad de Concepción**

1. INTRODUCCIÓN

El propósito del Convenio es regular el transporte internacional de mercancías, total o parcialmente marítimo, en consecuencia, los países que lo suscriban y que lo ratifiquen en el futuro deberán denunciar, respectiva y simultáneamente, al Convenio sobre la Unificación de ciertas Reglas en materia de Conocimientos de Embarque, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924, complementado por los protocolos de 1968 y 1979, conocido como las "Reglas de La Haya-Visby" (en adelante RLHV)[1], o al Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, firmado en Hamburgo el 31 de marzo de 1978, conocido como las "Reglas de Hamburgo"[2] (en adelante RH).

* En adelante el Convenio.

** El autor de este trabajo ha representado a Chile ante la CNUDMI/UNCITRAL), ininterrumpidamente desde 1990 a esta fecha. Como jefe de la Delegación chilena participó en el Grupo de Trabajo III, Derecho del Transporte, en la discusión y elaboración del Convenio.

[1] Las RLHV han sido ratificadas por las principales naciones navieras del mundo y son las que tienen mayor aplicación en la materia. Véase la lista de países en: www.comitemaritime.org.

[2] Las RH (documento de las Naciones Unidas A/Conf.89/5), United Nations Treaty Series, vol. 1695, Nº 2915, p. 3.

Artículo: El convenio de Naciones Unidas sobre transporte total o parcialmente marítimo de mercancías
Revista: Nº229-230, año LXXIX (En-Dic, 2011)
Autor: Ricardo Sandoval López

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

Con la entrada en vigencia del nuevo instrumento, se lograría la deseable unificación del derecho sobre transporte internacional, total o parcialmente marítimo, de mercancías, que puede aplicarse también al transporte "de puerta a puerta", en el que se emplean dos o más vías de conducción, siendo al menos una de ellas la vía marítima.

El texto del nuevo Convenio recientemente aprobado por CDMUNI/UNCITRAL choca, en ciertos aspectos fundamentales, con los convenios actualmente vigentes. Así, por ejemplo, respecto de las RLHV es diverso el criterio con el cual se delimita el campo de aplicación. En efecto, mientras en las RLHV, la delimitación del campo de aplicación se basa en el documento de transporte, conocimiento de embarque, en el Convenio que nos ocupa es la celebración de un contrato internacional de transporte, total o parcialmente marítimo, de mercancías, la piedra angular sobre la que se sustenta su aplicación. Se privilegió al contrato por ser un concepto más amplio, menos técnico y más flexible que el documento de transporte. Al ser de esta manera, cada vez que se convenga un contrato de transporte internacional total o parcialmente marítimo, de mercancías, se aplicará el Convenio, háyase o no emitido conocimiento de embarque, un documento similar o un documento diferente, sea que se emita en soporte material de papel o en soporte electrónico.

Se advierte también esta confrontación porque instrumentos internacionales vigentes tomaron en cuenta la realidad del tráfico mercantil marítimo y el estado de evolución de la ciencia jurídica de la época de su elaboración (RLHV, de 1924 y RH, de 1978)[3], en tanto que el Convenio que comentamos recoge la realidad marítima y los avances del derecho, que corresponden a los inicios del siglo XXI, oportunidad en la que fue discutido y elaborado.

Se trató no solamente de modernizar normas caducas, sino también responder a los nuevos requerimientos de la actividad del transporte, con la formulación de un derecho nuevo, acorde con los tiempos que vivimos.

[3] Han pasado 80 años desde la elaboración de las RLHV y no responden a la necesidad del transporte marítimo moderno. Las enmiendas introducidas por el "Protocolo de Visby" de 1968 no alcanzaron el mismo nivel del Convenio original de Bruselas y no fueron ratificadas por algunas grandes economías mundiales. Las RH entraron en vigencia en 1992, pero no lograron la deseada unificación del derecho del transporte marítimo debido a la oposición de los navieros, quedando limitadas a países de poca importancia en la actividad marítima, por lo general subdesarrollados, en los cuales, lamentablemente, se encuentra Chile.

Artículo: El convenio de Naciones Unidas sobre transporte total o parcialmente marítimo de mercancías
Revista: Nº229-230, año LXXIX (En-Dic, 2011)
Autor: Ricardo Sandoval López

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

Entre las nuevas circunstancias de la realidad de nuestros días, se pueden señalar, en primer término, el desaparecimiento paulatino de la marcada distinción entre países porteadores y países cargadores, debido a que un grupo considerable de naciones, que antiguamente eran subdesarrolladas, han emergido en la actualidad, con gran potencia y se convierten en protagonistas de la economía mundial.

En segundo lugar, se destaca la generalización del transporte de puerta a puerta en reemplazo del transporte tradicional "de puerto a puerto", por razones de eficiencia del tráfico mercantil moderno.

Como tercer hecho significativo del nuevo escenario, señalamos el empleo masivo e insustituible de las unidades de carga, fundamentalmente el contenedor (container), sin dejar de mencionar otros, como los bins y los palets. El contenedor es un elemento de transporte de gran relevancia en el Convenio, donde se hacen frecuentes referencias a él, a propósito de las definiciones de conceptos (Art. 1.26); de las obligaciones del porteador (Art. 14), de los fundamentos de la responsabilidad (Arts. 17 y 18); el transporte sobre cubierta (Art. 25); de la obligación de la entrega del cargador (Art. 27.3); de la reservas referentes a la información sobre la mercancías a transportar (Art. 28); del régimen de las mercancías pendientes de entrega (Art. 48.2 b).

Por último, no podemos dejar de destacar la electronización generalizada de la negociación, formación, ejecución de los contratos internacionales y particularmente la documentación del transporte. En 2005 se abrió a la firma y ratificación la Convención de las Naciones Unidas sobre la utilización de las Comunicaciones Electrónicas en los Contratos Internacionales, instrumento con el cual culmina una destacada labor de UNICITRAL, que comienza con la Ley Modelo de Comercio Electrónico de 1996 y que sigue con la Ley Modelo de Firma Electrónica de 2001, recogiendo la amplia experiencia mundial de la contratación electrónica. Reemplazar el papel por la telemática en el transporte internacional, total o parcialmente marítimo, de mercancías fue una tarea difícil, dada la tradición existente por muchos siglos del empleo del soporte de papel y la entrega del mismo para el traspaso de los derechos inherentes sobre las mercancías.

El Convenio deja subsistente la emisión de los documentos en soporte material de papel y su forma de circulación, pero regula además la emisión y la negociación de los documentos de transporte electrónicos, como así también la conversión de los documentos de papel en electrónicos y viceversa. En el Convenio se emplea la expresión "documento de transporte" y "documento

Artículo: El convenio de Naciones Unidas sobre transporte total o parcialmente marítimo de mercancías
Revista: Nº229-230, año LXXIX (En-Dic, 2011)
Autor: Ricardo Sandoval López

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

electrónico de transporte", evitando el empleo de la expresión "conocimiento de embarque" (bill of lading) a fin de incluir todos los tipos de documentos empleados en el transporte marítimo (bill of lading, sea waybills, waybills, straigth bills, etc).

En el contexto de esta nueva realidad que acabamos de describir sucintamente, era inevitable el choque entre los instrumentos clásicos existentes y el Convenio moderno, lo que se advierte en cuanto a ciertos aspectos básicos de ellos, como por ejemplo: el carácter imperativo de las normas y la autonomía de la voluntad; los fundamentos de la responsabilidad del porteador y las causas de exoneración de dicha responsabilidad; la fijación de los límites de la responsabilidad según la realidad vigente; la necesidad del logro de una uniformidad global para terminar con el dualismo actual y evitar el riesgo de la aparición de regímenes jurídicos regionalistas no uniformes.

Incorporando en su contenido los supuestos de la realidad del siglo XXI, el Convenio que comentamos, presenta una serie interesante de novedades, que describiremos sucintamente a continuación:

a) Conciliación del carácter imperativo de las disposiciones con la libertad contractual. Es lógico que se mantenga la naturaleza imperativa de sus normas, acorde con la finalidad propia de todos los instrumentos jurídicos uniformes. Sin embargo, se abre un espacio importante a la libertad contractual a las partes, a propósito de los contratos de volumen, en los que ellas pueden escapar al rigor de las reglas imperativas del Convenio.

b) Fundamento de la responsabilidad del porteador y causas de exoneración. Aquí se da cabida al principio de la responsabilidad basada en el período de custodia y se recogen las tres causas básicas de responsabilidad de las RH: pérdida, avería y retardo. Por otro lado, se mantuvo el listado de situaciones para determinar las causas de exoneración de la responsabilidad del porteador, contenido en las RLHV, a fin de preservar un sistema práctico que se beneficia de la jurisprudencia que se ha acumulado en los últimos ochenta y tantos años. Con todo, conviene señalar que lo anterior está morigerado por una adecuada distribución del peso de la prueba, respecto de los hechos determinantes de la pérdida, el daño o el retraso, como así también de las circunstancias exoneratorias, en que se adoptan disposiciones similares a las RH;

c) Modificaciones en la lista de exoneraciones. Se introducen importantes modificaciones, como por ejemplo, la eliminación de la culpa náutica como causa de exoneración de responsabilidad del porteador.

Artículo: El convenio de Naciones Unidas sobre transporte total o parcialmente marítimo de mercancías
Revista: Nº229-230, año LXXIX (En-Dic, 2011)
Autor: Ricardo Sandoval López

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

El incendio tiene efecto exculpatorio sólo en el caso en que se hubiere originado en la nave que transporta las mercancías perdidas o dañadas. Se agregan también a la lista nuevas causas de exoneración basadas en criterios medioambientales o equivalentes.

d) Los límites de la responsabilidad del porteador han variado en lo relativo a su cuantía. Se mantiene la estructura similar a la de las RH, en cuanto a que el límite se aplica por unidad de carga o por bulto, por kilo de mercancía y por retraso. La cuantía de las limitaciones subió respecto a la establecida en las RH, porque ahora alcanza a las 875 unidades de cuenta por bulto o unidad de carga y 3 unidades de cuenta por kilogramos de peso bruto de la mercancía objeto de reclamo, si esta última cantidad fuere mayor (Art. 59).

e) Se trata de superar la dualidad existente. Esto se logra gracias a las innovaciones introducidas y con el mantenimiento de ciertas normas de los instrumentos existentes en la actualidad. Al aprobarse recientemente el Convenio en la Comisión, quedó entendido que se había logrado un equilibrio entre la tradición, representada por los textos clásicos, que habrán de ser denunciados en el futuro y el estado actual de evolución de la actividad marítima y del derecho contemporáneo.

El Convenio consigue crear también un equilibrio entre el sistema de los conceptos abstractos, propios del derecho continental y el de los hechos típicos o jurisprudenciales, pertenecientes al derecho de Common Law[4].

2. ANTECEDENTES DE SU ELABORACIÓN

Durante el 34º período de sesiones, celebrado en 2001, la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (en adelante la Comisión) estableció el Grupo de Trabajo III Derecho del Transporte, con el propósito de preparar, en estrecha colaboración con otras organizaciones internacionales interesadas, un instrumento legislativo sobre las cuestiones relativas al transporte internacional de mercancías, tales como el ámbito de su aplicación, el período de responsabilidad del porteador, las obligaciones del porteador, la responsabilidad del porteador, las obligaciones del cargador y los documentos de transporte.

[4] Véase en este sentido: Illescas Ortiz, Rafael, "El Proyecto de Convenio sobre Transporte (total) o (parcialmente) marítimo de mercancías". Congreso del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, Sevilla 14 de noviembre de 2007.

Artículo: El convenio de Naciones Unidas sobre transporte total o parcialmente marítimo de mercancías
Revista: Nº229-230, año LXXIX (En-Dic, 2011)
Autor: Ricardo Sandoval López

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

En el 35º período de sesiones, celebrado en 2002, la Comisión aprobó la hipótesis de trabajo, en cuanto a que el proyecto de instrumento sobre derecho del transporte abarcara las operaciones de transporte de puerta a puerta y el Grupo de Trabajo comenzó sus deliberaciones teniendo como base un texto que había sido presentado por el Comité Marítimo Internacional. El Convenio se elaboró en un tiempo equivalente a 30 semanas laborales, esto es, más de seis meses o de medio año, en sesiones de trabajo de 15 días, celebradas, dos por cada año, desde 2001 a 2008[5]. Durante el largo período de gestación del proyecto de convenio, el texto de partida de 2001, presentado por el Comité Marítimo Internacional, sufrió una enorme transformación en cuanto a su extensión y significado jurídico.

El Grupo de Trabajo III Derecho de Transporte concluyó sus labores en el mes de enero de 2008, en Viena, y el proyecto de Convenio quedó listo para de su discusión y aprobación por la Comisión, lo que ocurrió en su 41er período de sesiones celebrado en Nueva York, del 16 de junio al 3 de julio de 2008. Ahora el Convenio pasa la Sexta Comisión de Asuntos Jurídicos de la Asamblea General para que se adopte la resolución aprobatoria de dicho órgano de la ONU y luego se convocará a una ceremonia de suscripción en una nave surta en el puerto de Rotterdam, Holanda. No nos cabe duda alguna que este Convenio será bautizado por la doctrina como las "Reglas de Rotterdam".

El instrumento cuenta con un Preámbulo y está dividido en 18 capítulos, de los cuales comentaremos los de mayor relevancia en el presente estudio.

CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

3. CONTENIDO

Trata de las definiciones de los conceptos esenciales que se emplean en el instrumento internacional (Art. 1º), de la interpretación del Convenio, de los requisitos de forma y de la aplicabilidad de las exoneraciones y límites de responsabilidad.

[5] Véase los documentos: A/CN.9/WG.III/WP80 y A/CN.9/WG.III/81, que contienen información acerca de la evolución de los trabajos relativos a la elaboración del Convenio.

Artículo: El convenio de Naciones Unidas sobre transporte total o parcialmente marítimo de mercancías
Revista: Nº229-230, año LXXIX (En-Dic, 2011)
Autor: Ricardo Sandoval López
REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

En lo concerniente a las definiciones, a diferencia de lo que ocurre con las RLHV y con las RH, el presente instrumento define una mayor cantidad de conceptos y lo hace de una manera más amplia, lo que facilita su aplicación y la determinación correcta del sentido y alcance de sus disposiciones. Así por ejemplo, se establece que: "por porteador se entenderá la persona que celebre el contrato de transporte con un cargador" y atendido el hecho que en el contrato de transporte intervienen, además de porteador y cargador, varios otros sujetos, enseguida indica que: "por parte ejecutante se entenderá la persona que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador previstas en el contrato de transporte respecto de la recepción, la carga, la manipulación, la estiba, el transporte, el cuidado, la descarga o la entrega de las mercancías, en la medida en que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a instancia del porteador o bajo su supervisión o control. La responsabilidad del porteador se extiende así a los actos de toda persona que se comprometa o efectivamente ejecute alguna de las obligaciones del porteador".

Asimismo, es más amplia la definición del contrato de transporte que la de los convenios anteriores, porque tanto la de las RLHV como la de las RH se aplican a contratos de transporte marítimo, en cambio en el nuevo Convenio el contrato puede ser de transporte de "puerta a puerta", incluyendo la conducción por otras vías, desde que, al menos una de ellas, sea la vía marítima.

Además, se han definido en el Convenio los conceptos de: "contrato de volumen", "transporte de línea regular", transporte no regular", "cargador documentario", "tenedor", "derecho de control", "parte controladora", "documento de transporte negociable", "documento de transporte no negociable", "comunicación electrónica", "documento electrónico de transporte", "documento electrónico de transporte negociable", "documento electrónico de transporte no negociable", "emisión", "transferencia de un documento electrónica negociable", "datos del contrato", "contenedor", "flete", "domicilio" y "tribunal competente", incorporando los avances tecnológicos, tanto en el dominio de la navegación, cuanto en el de la comunicaciones electrónicas, acorde con la realidad que se vive en los inicios del siglo XXI. Estas nociones fundamentales no aparecen definidas de tal manera en los convenios de 1924 y de 1978.

Tocantea la interpretación, el Convenio recoge la norma que se ha venido incorporando en todos los instrumentos uniformes de la Comisión,

Artículo: El convenio de Naciones Unidas sobre transporte total o parcialmente marítimo de mercancías
Revista: Nº229-230, año LXXIX (En-Dic, 2011)
Autor: Ricardo Sandoval López
REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

en cuanto a que habrán de tenerse en cuenta su carácter internacional y la necesidad de promover la uniformidad de su aplicación y de asegurar la observancia de la buena fe en el comercio internacional (Art. 2º).

En lo relativo a los requisitos de forma, se establece que cualquier comunicación, confirmación, consentimiento, aceptación, declaración y demás comunicaciones que hayan de efectuarse de conformidad con las diversas disposiciones del Convenio, deberán hacerse por escrito. Agrega que pueden utilizarse las comunicaciones electrónicas para dicho fin, con tal de que se haga uso de tales medios con el consentimiento del autor de la comunicación y de su destinatario (Art. 3º).

Finalmente, en el contexto de las disposiciones generales, se deja establecido que cualquier disposición del Convenio que pueda prever una excepción para el porteador o limitar su responsabilidad, será aplicable en cualquier procedimiento judicial o arbitral, ya sea que se base en normas sobre responsabilidad contractual, extracontractual o de otra índole, que se inicie en relación con la pérdida, el daño, o el retraso en la entrega de las mercancías objeto de un contrato de transporte, o por el incumplimiento de cualquier otra obligación prevista en el Convenio contra:

a) el porteador o una parte ejecutante marítima;
b) el capitán, algún miembro de la tripulación o cualquier otra persona que preste servicios a bordo de la nave, o
c) los empleados del porteador o de una parte ejecutante marítima.

Asimismo, se dispone que cualquier norma del Convenio que pueda prever una excepción para el cargador o el cargador documentario, es aplicable en cualquier procedimiento judicial o arbitral, ya sea que se base en reglas de responsabilidad contractual o extracontractual o de otra índole, que se inicie contra el cargador, el cargador documentario o sus subcontratistas, empleados, representantes o auxiliares.

CAPÍTULO II
ÁMBITO DE APLICACIÓN

4. DETERMINACIÓN DEL ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL CONVENIO

Se encuentra regulado en el artículo 5, que establece que, a reserva de lo dispuesto en el artículo 6, el instrumento internacional es aplicable a

Artículo: El convenio de Naciones Unidas sobre transporte total o parcialmente marítimo de mercancías
Revista: Nº229-230, año LXXIX (En-Dic, 2011)
Autor: Ricardo Sandoval López

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

todo contrato de transporte en el que el lugar de la recepción y el lugar de la entrega estén situados en estados diferentes, y en el que el puerto de carga de un transporte marítimo y el puerto de descarga de ese mismo transporte estén situados en estados diferentes, siempre y cuando, de acuerdo con el contrato de transporte, alguno de los siguientes lugares esté situado en un Estado Contratante:

a) el lugar de la recepción,
b) el puerto de carga;
c) el lugar de la entrega; o
d) el puerto de descarga.

El Convenio es también aplicable sea cual fuere la nacionalidad de la nave, del porteador, de las partes ejecutantes, del cargador, del destinatario o cualquier otra parte interesada.

Tal como lo señalamos anteriormente, el elemento determinante del ámbito de aplicación del Convenio es el contrato internacional de transporte, total o parcialmente marítimo, de mercancías, háyase emitido o no documento de transporte, sea éste en soporte de papel o en soporte electrónico.

Diferente es el caso de las RLHV, que se aplican a los conocimientos de embarque emitidos en los estados contratantes, admitiéndose también su aplicación cuando las partes hubieren convenido someter el conocimiento de embarque a dichas reglas (cláusula Paramount).

Las RH tienen alcance mas amplio que las RLHV, puesto que aparte de aquellas situaciones, ellas tienen aplicación además si el puerto de carga, o el puerto de descarga, se encuentran en un país signatario, o si el conocimiento de embarque u otro documento que haga prueba del contrato de transporte marítimo se emite en un Estado Contratante.

El artículo 6 del nuevo Convenio trata de las exclusiones específicas de su aplicación, disponiendo que no es aplicable a los siguientes contratos en el transporte de línea regular: a) los contratos de fletamento, y b) otros contratos para la utilización de una nave o cualquier espacio a borde de una nave.

Agrega que el instrumento internacional tampoco es aplicable a los contratos de transporte en el transporte no regular, salvo: a) cuando no exista entre las partes un contrato de fletamento ni otro contrato para la utilización de una nave o de cualquier espacio a bordo de una nave, y b) se haya emitido

Artículo: El convenio de Naciones Unidas sobre transporte total o parcialmente marítimo de mercancías
Revista: Nº229-230, año LXXIX (En-Dic, 2011)
Autor: Ricardo Sandoval López
REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

un documento de transporte o un documento electrónico de transporte.

Por último, en el artículo 7, relativo a la aplicación a ciertas partes, se establece que no obstante lo dispuesto en el artículo 6, referente a las exclusiones, el Convenio es aplicable a las relaciones entre el porteador y el destinatario, la parte controladora o el tenedor que no sea parte originaria en un contrato de fletamento ni en un contrato de transporte de los excluidos del ámbito de aplicación del Convenio. Con todo, el Convenio no es aplicable a las relaciones entre las partes originarias en un contrato de transporte excluido de su ámbito de aplicación al tenor del artículo 6.

CAPÍTULO III
DOCUMENTOS ELECTRÓNICOS DE TRANSPORTE

5. INNOVACIÓN EN ESTA MATERIA

Es interesante señalar que después de la aprobación de la Ley Modelo de CNUDMI de Comercio Electrónico, 1996, y de la Ley Modelo de CNUDMI de Firma Electrónica de 2002, la mayor parte de los países del mundo han regulado, en su derecho interno, el documento electrónico, la firma electrónica y los servicios de certificación de dichas firmas, como ocurrió en Chile con la Ley Nº 19.799, de 12 de abril de 2002.

Por otra parte, es preciso agregar que, en 2005, la Comisión aprobó la Convención sobre el empleo de las Comunicaciones Electrónicas en los Contratos Internacionales, suscrita por una veintena de países y cuya entrada en vigor se producirá con el depósito de sólo tres instrumentos de ratificación.

Al ser de esta manera, el Convenio que nos ocupa no podía menos que contener la regulación de los documentos electrónicos en el contrato de transporte internacional de mercancías, total o parcialmente marítimo.

El artículo 8 del texto uniforme regula el empleo y la eficacia de los documentos electrónicos de transporte, disponiendo que, a reserva de los requisitos enunciados en el Convenio:

a) todo lo que deba figurar en un documento de transporte con arreglo al instrumento internacional puede ser consignado en un documento electrónico de transporte, siempre y cuando la emisión y el subsiguiente empleo del documento electrónico de transporte se haga con el consentimiento del porteador y del cargador;

Artículo: El convenio de Naciones Unidas sobre transporte total o parcialmente marítimo de mercancías
Revista: Nº229-230, año LXXIX (En-Dic, 2011)
Autor: Ricardo Sandoval López

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

b) la emisión, el control exclusivo o la transferencia del documento electrónico de transporte surtirá el mismo efecto que la emisión, la posesión o la transferencia de un documento de transporte. De esta manera que consagra en el Convenio el principio de la equivalencia funcional del documento electrónico con el documento en soporte de papel, es un la idea orientadora básica de toda la normativa referente al comercio electrónico.[6]

Se disciplina asimismo en el artículo 9, del texto uniforme en actual comentario, el procedimiento para el empleo de los documentos electrónicos de transporte negociables, estableciéndose el método para su emisión y transferencias al tenedor previsto, las medidas para asegurar que el documento electrónico conserve su integridad, la forma en que el tenedor puede probar su calidad de tal y la manera en que se da confirmación de que se ha realizado la entrega al tenedor o que conforme a lo previsto en el artículos 10 y 49, del Convenio, el documento electrónico de transporte ha perdido su eficacia o validez. Todos los procedimientos antes indicados deben figurar en los datos del contrato de transporte y ser de fácil comprobación.

En este mismo orden de materias, se reglamenta en el artículo 10 del texto uniforme, la sustitución de un documento de transporte negociable o de un documento electrónico de transporte negociable. Puede ocurrir que en la práctica se haya emitido un documento de transporte negociable y el porteador y el tenedor acuerden sustituirlo por documento electrónico de transporte negociable o viceversa.

CAPÍTULO IV
OBLIGACIONES DEL PORTEADOR

6. REGULACIÓN DE ESTAS OBLIGACIONES

En esta materia se llena un vacío importante en los textos destinados a disciplinar el transporte internacional de mercancías, puesto que ni las RLHV, de 1924, relativas al conocimiento de embarque ni las RH, de 1978, referentes al transporte de mercancías por mar, contenían disposiciones sobre las obligaciones del porteador. Sabemos que el porteador es uno de los elementos subjetivos que participan en el contrato de transporte, a quien le

[6] Véase: Sandoval López, Ricardo, *Derecho del Comercio Electrónico*. Editorial Jurídica de Chile Santiago de Chile. 2004.

Artículo: El convenio de Naciones Unidas sobre transporte total o parcialmente marítimo de mercancías
Revista: Nº229-230, año LXXIX (En-Dic, 2011)
Autor: Ricardo Sandoval López

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

corresponde un rol protagónico, de ahí la importancia de la normativa que establece sus obligaciones.

En primer término se regula la obligación básica consistente en transportar las mercancías hasta el lugar de destino y entregarlas al destinatario (Art. 11 del Convenio). Como sabemos, se trata de una obligación de hacer, que a diferencia de lo que ocurre en otros contratos, su ejecución no es personalísima en el transporte, puesto que se contempla la intervención de una parte ejecutante. Además, en el contexto de la clasificación de las obligaciones de hacer, donde se distingue entre obligaciones de medios y de resultado, ésta es una de resultado, lo que hace riguroso el régimen de responsabilidad, en caso de incumplimiento.

A propósito de lo que acabamos de indicar, se establece en este mismo Capítulo, el período de responsabilidad del porteador (Art. 12 del Convenio). Este período se inicia en el momento en que el porteador o una parte ejecutante recibe las mercancías para su transporte y termina en el momento de la entrega (Art. 12, párrafo 1, del Convenio).

En el caso en que la ley o los reglamentos aplicables en el lugar de la recepción exijan que las mercancías sean entregadas a una autoridad o a un tercero de quien el porteador puede recogerlas, el período de responsabilidad del porteador comienza cuando éste las recoja de dicha autoridad o tercero. Si la ley o los reglamentos aplicables en el lugar de la entrega exigen que el porteador entregue las mercancías a una autoridad o a un tercero de quien el destinatario pueda recogerlas, el período de responsabilidad del porteador termina cuando las entregue a dicha autoridad o tercero (Art. 12, párrafo 2, del Convenio).

Finalmente se establece en el párrafo 3, del artículo 12, del texto uniforme elaborado por Comisión, que para la determinación del período de responsabilidad, y sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 2, del mismo artículo, las partes pueden convenir el momento y el lugar de la recepción y la entrega, pero es nula toda cláusula del contrato de transporte en la medida en que disponga que: a) el momento de la recepción de las mercancías es posterior al inicio de la operación inicial de carga con arreglo al contrato de transporte; o que b) el momento de la entrega de las mercancías es anterior a la finalización de la operación final de descarga con arreglo al contrato de transporte.

Tratándose de las obligaciones específicas del porteador, se dispone en el artículo 13, párrafo 1, del Convenio, que durante el período de su responsabilidad definido en el artículo12, y a reserva de lo previsto en el

Artículo: El convenio de Naciones Unidas sobre transporte total o parcialmente marítimo de mercancías
Revista: Nº229-230, año LXXIX (En-Dic, 2011)
Autor: Ricardo Sandoval López
REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

artículo 26, del mismo texto uniforme, el porteador debe recibir, cargar, manipular, estibar, transportar, conservar, custodiar, descargar y entregar las mercancías con la diligencia y el cuidado debidos. Por excepción se admite que el porteador y el cargador puedan estipular que las operaciones de carga, manipulación, estiba y desestiba de las mercancías, sean efectuadas por el cargador, el cargador documentario o el destinatario, con tal que esta cláusula conste en los datos del contrato de transporte.

Como complemento de las obligaciones antes señaladas, el Convenio disciplina asimismo en el artículo 14, los deberes específicos que se imponen al porteador aplicables al viaje por mar. En este sentido el porteador está obligado a obrar con la debida diligencia antes, al comienzo y durante el viaje por mar, para: a) poner y mantener la nave en adecuado estado de navegabilidad; b) tripular, armar y avituallar debidamente la nave, y mantenerlo así tripulado, armado y avituallado durante todo el viaje; c) mantener las bodegas y demás partes del buque donde se transporten las mercancías y todo contenedor por él suministrado y en cuyo interior o sobre el cual se transporten las mercancías, en el estadio adecuado para su recepción, transporte y conservación. Tales deberes no están, en medida alguna, previstos en las RLHV ni en las RH.

Termina este capítulo con dos disposiciones relativas a las mercancías que pueden constituir peligro y el sacrificio de las mercancías durante el viaje por mar (Arts.15 y 16 del Convenio).

CAPÍTULO V
RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR POR PÉRDIDA, DAÑO O RETRASO

7. ASPECTO MEDULAR DEL CONVENIO

Fue una las materias sobre las cuales el Grupo de Trabajo III, Derecho del Transporte, debatió con mayor amplitud y vehemencia, durante los seis años que duró la elaboración del instrumento uniforme, discusión que se reiteró durante el 41er período de sesiones de la Comisión.

Podemos afirmar que los artículos 12, período de responsabilidad,17, fundamento de la responsabilidad y 59, límites de responsabilidad, son los preceptos más relevantes del Convenio, tanto por su contenido cuanto por los debates que suscitaron.

Artículo: El convenio de Naciones Unidas sobre transporte total o parcialmente marítimo de mercancías
Revista: Nº229-230, año LXXIX (En-Dic, 2011)
Autor: Ricardo Sandoval López
REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

8. PERÍODO DE RESPONSABILIDAD

Recordemos que en las RLHV, de 1924, el período de responsabilidad del porteador va "desde la carga de las mercaderías a bordo del buque hasta su descarga del buque" (Art. 1, alinea e), lapso que se denominó "de gancho a gancho".

Las RH extienden la responsabilidad del porteador a todo el período durante el cual las mercancías estén bajo la custodia del porteador en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga. Se considera que las mercaderías están bajo la custodia del porteador desde el momento en que éste las haya tomado a su cargo al recibirlas del cargador o de la persona, autoridad u otro tercero en poder de las cuales, según las leyes o los reglamentos del puerto de carga, se hayan de poner las mercancías para ser embarcadas. Cesa la custodia del porteador en el momento en que él haya entregado las mercancías poniéndolas en poder o a disposición del consignatario o poniéndolas en poder de una autoridad o de un tercero a quienes, según las leyes o los reglamentos aplicables en el puerto de descarga, hayan de entregarse las mercancías.

Agregamos que en la RLHV se concede a las partes la facultad de extender su aplicación "a períodos anteriores al cargamento y posteriores a la descarga del buque en el cual las mercaderías sean transportadas" (Art. 7)[7]. Tales cláusulas extienden el alcance de las defensas y exoneraciones de las RLHV y la limitación de la responsabilidad del porteador durante todo el período en que éste sea responsable de las mercaderías en virtud de la ley o del contrato.

El Convenio recientemente aprobado por la Comisión sigue el criterio de las RH y dispone que el período de responsabilidad del porteador por las mercancías "comienza en el momento en que el porteador o una parte ejecutante reciba las mercancías para su transporte y termina en el momento en que se haga la entrega de las mercancías" (Art.12). Se agregan aclaraciones para el caso que las leyes o reglamentos del lugar de la recepción o del lugar de la entrega exijan que el consignador o el porteador, según sea el caso, entreguen las mercancías en el lugar de la recepción o en el lugar de la entrega, a una autoridad o a un habilitado para recibirlas antes que el porteador o el destinatario, según el caso, puedan recogerlas.

[7] En la práctica no es raro que un conocimiento de embarque haga uso de esta facultad disponiendo la aplicación de las RLHV desde el recibo hasta la entrega final de las mercaderías (conocimiento de embarque "de almacén a almacén").

Artículo: El convenio de Naciones Unidas sobre transporte total o parcialmente marítimo de mercancías
Revista: Nº229-230, año LXXIX (En-Dic, 2011)
Autor: Ricardo Sandoval López

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

9. FUNDAMENTO DE LA RESPONSABILIDAD

Es preciso tener en cuenta que las relaciones entre el porteador y el cargador son de carácter contractual, razón por la cual la responsabilidad se funda, normalmente, en cualquier incumplimiento de las obligaciones propias del contrato, por cualquiera de estas dos partes.

10. FUNDAMENTO DE LA RESPONSABILIDAD EN LAS RLHV

En ellas se omitió expresar claramente que el principio de la obligación fundamental del porteador consiste en transportar las mercancías hasta el lugar de destino y entregarlas al destinatario y que el porteador es responsable por las pérdidas o daños que sufra la mercancía durante el transporte como consecuencia de la culpa del porteador. Con todo, de esto resulta que el régimen de responsabilidad en las RLHV se construye no por referencia a la naturaleza general de la obligación del porteador, sino en relación con algunos deberes particulares que ellas le imponen. De hecho las RLHV disponen que "antes y al principio del viaje" el transportador deberá cuidar debidamente de poner el buque en "estado de navegabilidad", de dotar el buque de tripulación, equiparlo, y abastecerlo debidamente; y de "preparar y poner en buen estado" las bodegas, las cámaras de enfriamiento y frigoríficos y demás partes del buque en las que se cargan mercaderías para su recibo, transporte y conservación. El transportador debe además proceder "debida y cuidadosamente a la carga, manipulación, estiba, transporte, custodia, cuidado y descarga de las mercaderías transportadas".

Asimismo, las propias RLHV exoneran expresamente al transportador de toda responsabilidad por las pérdidas o daños provenientes o resultantes del estado de innavegabilidad del buque que no sea imputable a una falta de cuidado razonable por parte del transportador al poner al buque en estado de navegabilidad. Siempre que una pérdida o un daño hayan resultado de la innavegabilidad, recaerá sobre el transportador o sobre cualquier otra persona que quiera hacer valer las hipótesis excluyentes de responsabilidad previstas en aquel artículo la prueba que se ha ejercido el cuidado razonable exigido por las RLHV. De esto se colige además que el porteador no es responsable si el estado de innavegabilidad es sobreviniente, esto es, si se produce durante el viaje.

Artículo: El convenio de Naciones Unidas sobre transporte total o parcialmente marítimo de mercancías
Revista: Nº229-230, año LXXIX (En-Dic, 2011)
Autor: Ricardo Sandoval López

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

Conforme al régimen de la responsabilidad establecido por las RLHV, el porteador es responsable por la pérdida o el daño de la carga que resulte de la violación de cualquiera de aquellas obligaciones. Esto implica que se adopta un sistema de obligación de medios y no una obligación de resultado. El porteador no garantiza al consignatario que la carga arribará intacta al puerto de destino. El porteador sólo se compromete a actuar con la debida diligencia para lograr tal resultado.

11. FUNDAMENTO DE LA *RESPONSABILIDAD EN LAS RH*

La técnica empleada en la redacción por estas normas es bastante distinta a la de las RLHV. En el sistema de las RH, el porteador es 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 se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia [...] 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" (Art. 5º párrafo 1º).

Las RH no establecen la obligación del porteador de poner la nave en condiciones de navegabilidad y no contemplan un vínculo entre la violación de dicha obligación y el derecho del propietario de la carga a ser indemnizado por el daño o pérdida de la carga. Como consecuencia de este cambio respecto de las RLHV, el derecho a la indemnización prescinde de la prueba de que el porteador haya faltado al deber de asegurar la navegabilidad de la nave.

Los que son contrarios a las RH sostienen que la responsabilidad del porteador se ha convertido en una responsabilidad objetiva, aunque tal crítica sea exagerada, puesto que el fundamento de ella es la "presunción de responsabilidad" y no se trata de una responsabilidad sin culpa. Esto quedó muy claramente plasmado en la declaración de consenso agregada en el momento de la conclusión de las RH, donde se afirma el entendimiento común de que "la responsabilidad del porteador en virtud del presente Convenio se basa en el principio de la presunción de culpa o negligencia. Eso significa que, por regla general, la carga de la prueba recae en el porteador, pero en ciertos casos las disposiciones del Convenio modifican esa regla".

Este cambio en la carga de la prueba y el abandono de la larga lista de exoneraciones de las RLHV constituyen probablemente los puntos centrales de la controversia que se ha originado acerca de las RH. El criticado rigor excesivo de las RH, en el trato del porteador, es de hecho más aparente que

Artículo: El convenio de Naciones Unidas sobre transporte total o parcialmente marítimo de mercancías
Revista: Nº229-230, año LXXIX (En-Dic, 2011)
Autor: Ricardo Sandoval López

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

real, porque en la práctica, la interpretación dada por la jurisprudencia a las obligaciones del porteador, bajo las RLHV, ya se acercaba muy a menudo a un sistema de responsabilidad presumida.

12. FUNDAMENTO DE LA RESPONSABILIDAD EN EL CONVENIO

Según el artículo 11 del Convenio, él se obliga a "transportar las mercancías hasta el lugar de destino y entregarlas al destinatario". Se trata de una obligación de hacer, cuya ejecución no es personalísima y que corresponde a la categoría de obligación de resultado y no de una simple obligación de medios. El instrumento uniforme que comentamos regula asimismo la forma en que se debe cumplir con esta obligación por parte del porteador. En este orden de ideas, el Convenio impone al porteador la obligación de velar por la navegabilidad del buque, de tripularlo, armarlo y avituallarlo debidamente, como así también lo grava con el deber de mantener estas condiciones durante todo el viaje. Asimismo, el porteador está obligado a velar porque las bodegas y demás partes del buque en que se transporten las mercancías, así como todo contenedor por él suministrado y en cuyo interior o sobre el cual se transporten mercancías, se hallen y se mantengan en estado adecuado para la recepción, el transporte y la conservación de las mercancías (Art.14, letra c). A diferencia de las RLHV, que exigían que el porteador tuviera el buque en condiciones de navegabilidad "antes del viaje" en el Convenio actual esta obligación es de carácter continuo, esto es, "antes, al comienzo y en el curso del viaje por mar" (Art. 14, párrafo 1º).

De conformidad con lo previsto en el artículo 17, párrafo 1, del instrumento uniforme recién aprobado, el porteador se considera responsable de la pérdida o el daño de las mercancías, así como del retraso en su entrega, si el reclamante prueba que la pérdida, el daño o el retraso, o el hecho o circunstancia que contribuyó a causarlo, se produjo durante el período de responsabilidad del porteador definido en el capítulo 4 de este mismo instrumento. Según el Convenio, el peso de la prueba inicial, esto es, del daño y del momento en que éste se produjo, recae en el cargador, como era el caso en las RLHV. Tratándose de las RH, aun cuando ellas omiten mencionar quién debe rendir la prueba que los daños se produjeron durante el período de custodia del porteador, la interpretación preponderante ha sido que el cargador debería probar las averías, según el principio general de que la prueba de los hechos incumbe a quien los alega.

Artículo: El convenio de Naciones Unidas sobre transporte total o parcialmente marítimo de mercancías
Revista: Nº229-230, año LXXIX (En-Dic, 2011)
Autor: Ricardo Sandoval López

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

Al parecer el nuevo texto uniforme al exige que el reclamante "pruebe que el hecho que causó o contribuyó a causar la pérdida el daño de las mercancías o el retraso en su entrega, se produjo durante el período de custodia", estaría imponiendo una carga de prueba superior a la que superior a la prevista en las RH, pero no es así, porque para demostrar que el daño se produjo durante el período de responsabilidad del porteador, basta con el demandante pruebe que las mercancías han sido entregadas al porteador en buen estado y que el consignatario las ha recibido con averías[8].

El nuevo Convenio mantiene el principio de responsabilidad de presunción de culpa del porteador por los daños ocurridos durante el período de custodia[9]. El supuesto básico del Convenio es que no pueden existir daños sin que se pueda explicar su causa y que si la causa resulta inexplicada o inexplicable, la responsabilidad recae automáticamente sobre el porteador[10].

13. EXONERACIÓN DE RESPONSABILIDAD

El Convenio establece dos posibilidades al porteador para liberarse de responsabilidad.

La primera alternativa de exoneración está prevista en el párrafo 2, del artículo 17, del Convenio, que establece que el porteador queda exonerado total o parcialmente de la responsabilidad prevista en párrafo 1, si prueba que la causa o una de las causas de la pérdida, el daño o el retraso, no le es imputable a él ni a cualquier parte ejecutante, ni al capitán o algún miembro de la tripulación, ni a los empleados del porteador o de una parte ejecutante, ni a ninguna otra persona que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador con arreglo al contrato de transporte, en la medida en que dicha persona actúe, directa o indirectamente, a instancia del

[8] Véase el Informe del Grupo de Trabajo III Derecho del Transporte de la CNUDMI/UNCITRAL sobre la labor del 12º período de sesiones Viena 6 al 17 de octubre de 2003), documento de Naciones Unidas A/CN.9/544, párrafo 104.

[9] Véase en este sentido Estrella Faría, José Angelo, "La responsabilidad del porteador en el proyecto de convenio de la CNUDMI sobre el transporte de mercancías: breve comparación con el Convenio de Bruselas y las Reglas de Hamburgo". Ponencia hecha en el XII Congreso y XX Aniversario del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo. Sevilla, 14 de noviembre de 2007.

[10] Véase: A/CN.9/544, párrafo 90:"Se apoyó firmemente la opinión de que la naturaleza de la responsabilidad en el proyecto del artículo 17 debía basarse en la presunción de falta". "El Grupo de Trabajo hizo suyo en general el criterio de que el porteador debería ser responsable de las pérdidas no explicadas que se produjeran durante su período de responsabilidad, pero que dicho porteador debería tener la oportunidad de demostrar posteriormente la causa del daño".

Artículo: El convenio de Naciones Unidas sobre transporte total o parcialmente marítimo de mercancías
Revista: Nº229-230, año LXXIX (En-Dic, 2011)
Autor: Ricardo Sandoval López
REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

porteador o bajo su supervisión o control. Esta prueba de porteador de que el daño o pérdida no le es imputable, puede ser más difícil bajo el régimen del Convenio que según las RH, porque estas últimas lo exoneran si acredita que él, sus empleados o agente "adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias", en cambio ahora se le impone el deber de identificar la causa o una de las causas de la pérdida, daño o retraso y probar que dicha causa no es imputable a su culpa ni a la de ninguna de las personas por cuyos actos el porteador responde.

La segunda posibilidad del porteador de evitar su responsabilidad, que constituye una alternativa respecto de la prueba general de falta de culpa, está prevista en el artículo 17 del texto uniforme y se remite a una lista de causales específicas que se enumeran en el párrafo 3, de esta misma disposición. Entre los hechos y circunstancias que enumera el párrafo 3, del artículo 17, del Convenio, se encuentran: la fuerza mayor, riesgos, peligros y accidentes del mar o de otras aguas navegables, guerra, hostilidades, conflicto armado, piratería, terrorismo, motines y tumultos, por nombrar sólo algunos[11].

El Convenio no mantuvo las exoneraciones basadas en la innavegabilidad del buque ni en la culpa náutica. La primera quedó eliminada al establecer el Convenio la obligación continua del porteador de mantener la navegabilidad de la nave y la segunda fue eliminada tras un intenso debate. Las exoneraciones de responsabilidad no son absolutas, pues sólo tienen el carácter de presunciones de inocencia, porque no liberan automáticamente al porteador, sino que, una vez acreditada la relación de causalidad entre el hecho y el daño, se invierte el peso de la prueba y volvería a recaer sobre el reclamante. En consecuencia, no obstante la prueba de una causa de exoneración, la responsabilidad del porteador se mantiene:

a) si el reclamante prueba que la culpa del porteador o de alguna de las personas que actúan por él, según el artículo 18, causó o contribuyó a causar el hecho o la circunstancia que el porteador alega en su descargo y,

b) si el reclamante prueba que un hecho o circunstancia no enumerado en el párrafo 3, del artículo 17, contribuyó a causar la pérdida, el daño o el

[11] El Grupo de Trabajo III Derecho del Transporte de CNUDMI/UNCITRAL decidió mantener la nómina de exoneraciones, cuyo origen está en las RLHV (concretamente en el Convenio de Bruselas), teniendo presente que esta "lista de peligros exceptuados" se mantiene en toda la legislación que se estableció gracias a la difusión de las RLHV y porque además existe jurisprudencia acerca de ella, que se ha acumulado por mas de 80 años.

Artículo: El convenio de Naciones Unidas sobre transporte total o parcialmente marítimo de mercancías
Revista: Nº229-230, año LXXIX (En-Dic, 2011)
Autor: Ricardo Sandoval López

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

retraso y el porteador no puede probar que ese hecho o circunstancia no le es imputable a él ni a ninguna de las personas que actúan por él, según el artículo 18, del mismo texto uniforme.

De acuerdo con lo previsto en el párrafo 5 del artículo 17 del Convenio, la responsabilidad del porteador también subsiste por la totalidad o parte de la pérdida, el daño o el retraso:

a) si el reclamante prueba que la pérdida, el daño o el retraso fue o es probable que haya sido total o parcialmente causado por el estado de innavegabilidad de la nave, deficiencias de armamento, de avituallamiento o de la tripulación de la nave, o el hecho de que las bodegas u otras partes de la nave en donde se transporten las mercancías, incluido todo contenedor suministrado por el porteador y sobre el cual o en cuyo interior se transporten las mercancías, no estuviesen en las condiciones debidas para recibirlas, transportarlas y conservarlas; y

b) el porteador no puede probar: i) que ninguno de los hechos o circunstancias mencionados en el apartado a) del párrafo 5 de este artículo causó la pérdida, el daño o el retraso; o ii) que cumplió con su obligación de obrar con la debida diligencia conforme a lo establecido en el artículo 14 del texto uniforme que comentamos. La redacción de este párrafo 5 del artículo 17 del Convenio es clara en no exigir del reclamante una definitiva de la innavegabilidad de la nave, prueba esta que podría ser extremadamente difícil de rendir, cuando no imposible de hacerlo, por falta de conocimiento directo de las circunstancias bajo las cuales se produjo la pérdida, el daño o el retraso durante el período de custodia del porteador. Según el Convenio, en este caso bastaría con que el reclamante acredite cierta relación o nexo entre las malas condiciones de navegabilidad alegadas y el daño que sufrió la mercancía.

Por otra parte, cuando el porteador queda parcialmente exonerado de su responsabilidad, según el artículo 17, párrafo 6, del Convenio, tiene que responder únicamente de la parte de la pérdida, el daño o el retraso que sea imputable al hecho o circunstancia del cual sea responsable, conforme al precepto citado precedentemente.

En general, se aprecia que las normas del Convenio relativas a la exoneración de responsabilidad del porteador son más completas, detalladas y minuciosas que las contenidas en los instrumentos uniformes actualmente vigentes, sobre todo en lo referente al régimen del peso de la prueba.

Artículo: El convenio de Naciones Unidas sobre transporte total o parcialmente marítimo de mercancías
Revista: Nº229-230, año LXXIX (En-Dic, 2011)
Autor: Ricardo Sandoval López

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

En la práctica, cuando el Convenio entre en vigencia, el asunto de los daños sufridos por la carga se resolverá mediante un proceso que, básicamente, podría comprender cuatro diferentes etapas. En la primera etapa se exigirá que el demandante establezca el fundamento presuntivo del libelo acreditando que la carga sufrió daños durante el período de responsabilidad del porteador. Durante esta primera etapa el demandante no tendría que probar la causa del daño y, de no rendirse ninguna otra prueba, el porteador sería responsable de toda pérdida inexplicada que se produjera durante su período de responsabilidad.

En la segunda etapa, el porteador tendría que refutar la presunción del demandante demostrando que se debe a una de las causales de exoneración previstas en el Convenio y que ese peligro fue la causa de la pérdida, daño o del retraso sufrido por la carga.

En la tercera etapa, el demandante tendría oportunidad de probar que "el peligro exceptuado" no fue la única causa de los daños y que el porteador ha contribuido en parte a ellos al no cumplir su obligación de velar debidamente por la carga.

La cuarta etapa tendrá lugar una vez que se ha demostrado por el reclamante que el daño tenía múltiples causas, oportunidad en la que se dividirá la responsabilidad por los daños entre las diferentes causas que los originaron, según lo previsto en el artículo 17, párrafo 6. En este aspecto el Convenio sigue el principio ya consagrado en las RH, según el cual en caso de concurrencia de causas que produzcan la pérdida, el daño o el retraso, el porteador responde solamente de la parte de la pérdida, daño o retrasado que es imputable al hecho o circunstancia del cual él es responsable, según el artículo 17. A diferencia de las RH, el Convenio no impone expresamente el peso de la prueba al porteador acerca de la extensión de la pérdida o del daño del cual éste es responsable[12].

[12] La elaboración de la norma contenida en el artículo 17, párrafo 6, fue objeto de un intenso debate en el Grupo de Trabajo III Derecho del Transporte de CNUDMI/UNCITRAL. Una posición sostenía que si el porteador pudiese probar que, durante el transporte, se había producido una o varias de las causales de exoneración que, en un caso ordinario, podrían haber causado la pérdida el daño o el retraso, se debería de presumir que tal hecho o tales hechos habían sido causa de la pérdida. Con eso se lograría reducir la carga de la prueba impuesta al porteador en cuanto a las causa del daño o de la pérdida, ya que, según se argumentó, sería a menudo difícil para el porteador determinar la causa del daño y demostrar la relación causal entre el daño y los hechos exonerantes, especialmente cuando la carga se transportaba en contenedores. Se observó que, en casos de causas concurrentes, era importante establecer la regla general de que cada parte debiera probar el grado en que había causado el daño, en particular habida cuenta de la exclusión de la culpa náutica de la lista

Artículo: El convenio de Naciones Unidas sobre transporte total o parcialmente marítimo de mercancías
Revista: Nº229-230, año LXXIX (En-Dic, 2011)
Autor: Ricardo Sandoval López

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

14. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR POR ACTOS AJENOS

De conformidad con el artículo 18 del Convenio, el porteador es responsable de todo incumplimiento de sus obligaciones previstas en él que sea imputable a actos u omisiones de: a) cualquier parte ejecutante; b) el capitán o algún miembro de la tripulación; c) los empleados del porteador o de una parte ejecutante; o d) cualquier otra persona que ejecute o se comprometa a ejecutar alguna de las obligaciones del porteador con arreglo al contrato de transporte, en la medida que esa persona actúe directa o indirectamente, a instancias del porteador o bajo su supervisión o control.

El régimen de responsabilidad se complementa estableciendo la que corresponde a la parte ejecutante marítima, la que no estaba admitida ni regulada en los textos uniformes anteriores sobre el transporte de mercancías por mar (RLHV y RH).

Asimismo, se contienen reglas acerca de la responsabilidad solidaria del porteador y una o más partes ejecutantes marítimas, por la pérdida, el daño o el retraso en la entrega de las mercancías. Se define el concepto de retraso y se establecen normas acerca del cálculo de la indemnización y el aviso que debe darse en caso de ocurrir cualquiera de los hechos de los cuales deriva la responsabilidad del porteador.

En consecuencia, podemos sostener que el Convenio recientemente aprobado por la Comisión contiene una normativa uniforme que regula prácticamente todos los aspectos del régimen de responsabilidad, en el transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo. Es

de "peligros exceptuados". Se sostuvo que, cuando las mercancías resultaban dañadas en el mar, los demandantes podían fácilmente argumentar que las decisiones de navegación habían contribuido a los daños. El proyecto de convenio, según aquel punto de vista, no debería atribuir totalmente al porteador la responsabilidad por las pérdidas cuando el porteador sólo hubiera contribuido, con su falta, a un pequeño porcentaje de los daños.

La posición contraria insistía en que, si la pérdida, el daño o el retraso en la entrega eran debidos en parte a un incidente del cual el porteador no sería responsable y en parte a un incidente del cual el porteador sí sería responsable, el porteador debería ser responsabilizado totalmente de la pérdida, del daño o del retraso en la entrega, salvo si demuestra que una parte concreta de la pérdida haya sido originada por un incidente del cual él no sería responsable. Considerándose la dificultad de acceso a la prueba por parte de los cargadores, se estimó que sería inadmisible traspasar al cargador la obligación insuperable de demostrar el grado de culpa en situaciones en que fuera evidente que el porteador había contribuido al daño.

El Grupo de Trabajo de la CNUDMI no aceptó que se dejara la distribución de responsabilidades por el daño resultante de causa concurrentes fuera del proyecto de convenio, para ser dirimida conforme al derecho aplicable. Sin embargo, a fin de conciliar las diversas opiniones que se habían expresado, se aceptó que el proyecto de instrumento no se impusiera expresamente a ninguna parte la carga de demostrar el grado exacto en que se había contribuido a las pérdidas o los daños. Véase: Estrela Faría, José Angelo. Ob. cit., p. 22 y 23.

Artículo: El convenio de Naciones Unidas sobre transporte total o parcialmente marítimo de mercancías
Revista: Nº229-230, año LXXIX (En-Dic, 2011)
Autor: Ricardo Sandoval López
REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

precisamente a propósito de este tema, donde debe establecerse un equilibrio entre los intereses de los porteadores y cargadores y creemos que el Convenio ha logrado establecerlo al ser aprobadas sus disposiciones, tanto en el Grupo de Trabajo como por la Comisión.

CAPÍTULO VI
DISPOSICIONES ADICIONALES SOBRE CIERTAS ETAPAS DEL TRANSPORTE

15. CONTENIDO DE ESTAS DISPOSICIONES

Se trata de normas relativas al desvío de ruta, al transporte sobre cubierta y al transporte precedente o subsiguiente al transporte por mar, que son usuales en esta clase de instrumentos uniformes y sobre las cuales estimo que no es necesario entrar en mayores detalles.

CAPÍTULO VII
OBLIGACIONES DEL CARGADOR FRENTE AL PORTEADOR

16. ANÁLISIS DE LAS OBLIGACIONES

Con ellas se complementa la normativa uniforme acerca de los efectos del contrato de transporte, regulando las obligaciones del cargador, toda vez que las que gravan al porteador están reguladas en el Capítulo IV, que ya hemos comentado.

Así, en el artículo 27 del texto uniforme, se establece la obligación de cargador de entregar las mercancías preparadas para su transporte, acondicionadas de modo que puedan resistir el transporte previsto, incluidas las operaciones de carga, estiba, sujeción y descarga y que no causen daño alguno a las personas o bienes. Atendidos los avances tecnológicos en materia de transporte, se dispone que cuando un contenedor o un vehículo de transporte por carretera o ferroviario sea llenado por el cargador, éste debe estibar, sujetar y anclar el contenido en el contenedor o vehículo, o sobre él, con la diligencia y el cuidado debidos y de modo que no causen daño a las personas ni a los bienes. Junto con disciplinar estas obligaciones básicas del cargador, se regulan además la cooperación entre éste y el porteador en cuanto al intercambio de informaciones e instrucciones (Art. 29 del Convenio). Al mismo tiempo se establece la obligación específica del cargador de facilitar

Artículo: El convenio de Naciones Unidas sobre transporte total o parcialmente marítimo de mercancías
Revista: Nº229-230, año LXXIX (En-Dic, 2011)
Autor: Ricardo Sandoval López
REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

información, dar instrucciones y proporcionar documentos para el transporte de las mercancías.

Mención aparte merece la normativa concerniente al fundamento de la responsabilidad del cargador, por la pérdida o el daño sufrido por el porteador, siempre que este último pruebe que dicha pérdida o daño fue causado por el incumplimiento de parte del cargador de sus obligaciones previstas en el Convenio (Art. 30).

Puede advertirse que el principio de responsabilidad es en el hecho el mismo que se aplica respecto de la responsabilidad que pesa sobre el porteador, en el sentido que el sujeto que invoca la responsabilidad, en este caso el porteador, debe probar que la pérdida o el daño se produjo por el incumplimiento de las obligaciones del cargador.

Se complementa esta materia con la exigencia de la información requerida al cargador para formular los datos del contrato de transporte y la garantía de autenticidad que él debe dar respecto de tales informaciones (Art. 31 del Convenio).

Asimismo, se contemplan normas especiales respecto de las mercaderías peligrosas (Art. 32 del Convenio), sobre la asunción de las obligaciones del cargador por el cargador documentario y por último, respecto de la responsabilidad del cargador por actos ajenos (Arts. 33 y 34 del Convenio).

CAPÍTULO VIII
DOCUMENTOS DEL TRANSPORTE

17. REGULACIÓN ESPECIAL DE ESTOS DOCUMENTOS

Se refiere tanto a los documentos de transporte como a los documentos electrónicos de transporte.

La emisión de un documento de transporte o de un documento electrónico de transporte tiene lugar, salvo que el cargador y el porteador hayan convenido en no utilizarlos o salvo que la expedición de alguno de estos documentos sea contrario a la costumbre, la práctica o los usos del comercio. Al hacer entrega el cargador de las mercancías para su transporte al porteador o a una parte ejecutante, el cargador o el cargador documentario con el consentimiento del cargador tiene derecho a obtener del porteador, a opción del cargador:

a) un documento de transporte no negociable o el documento electrónico de transporte no negociable;

Artículo: El convenio de Naciones Unidas sobre transporte total o parcialmente marítimo de mercancías
Revista: Nº229-230, año LXXIX (En-Dic, 2011)
Autor: Ricardo Sandoval López
REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

b) un documento de transporte negociable o un documento electrónico de transporte negociable apropiado, salvo que el cargador y el porteador hayan convenido en no utilizar ni el uno ni el otro, o que el utilizar tales documentos sea contrario a la costumbre o los usos del comercio, a la práctica del tráfico mercantil (Art. 35 del Convenio).

En la actividad mercantil moderna lo más frecuente es la emisión de estos documentos y lo excepcional es el acuerdo entre el cargador y el porteador de no emitirlos o el hecho que sean contrarios a la costumbre comercial del lugar de que se trata, toda vez que tienen la naturaleza jurídica de títulos valores, mediante cuya transferencia se traspasa el derecho representado en ellos, para requerir la entrega de las mercancías transportadas. Es preciso recordar que las normas sobre la emisión de un documento de transporte o de un documento electrónico de transporte, se encuentran complementadas con las que contiene el Capítulo III, relativas a los documentos electrónicos de transporte en especial.

Conviene también precisar que en el Capítulo VIII, del instrumento uniforme analizado, se contienen reglas sobre los datos del contrato de transporte (Art. 36); acerca de la identidad del porteador (Art. 37); respecto de la firma (Art. 38); tocante a las deficiencias en los datos del contrato (Art. 39); en relación a las reservas relativas a la información ,sobre las mercaderías (Art. 40); sobre el valor probatorio de los datos del contrato (Art. 41); y, finalmente, en relación con el flete prepagado (Art. 42) del Convenio.

CAPÍTULO IX
ENTREGA DE LAS MERCANCÍAS

18. NORMATIVA SOBRE LA ENTREGA

En primer lugar, se regula la obligación de aceptar la entrega de las mercancías, por parte del destinatario o de quien reclame su entrega en el momento, o dentro del plazo, y en el lugar estipulados en el contrato de transporte, o en su defecto, en el momento y lugar en que razonablemente cabría esperar la entrega a la vista de los términos del contrato, de la costumbre, las prácticas o los usos del comercio, o las circunstancias del transporte (Art. 43 del Convenio).

También se establece la obligación del destinatario de confirmar la recepción de las mercancías, cuando el porteador o la parte ejecutante lo solicite. Esta confirmación habrá de hacerse en la forma que sea habitual en

Artículo: El convenio de Naciones Unidas sobre transporte total o parcialmente marítimo de mercancías
Revista: Nº229-230, año LXXIX (En-Dic, 2011)
Autor: Ricardo Sandoval López

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

el lugar de la entrega.

Es interesante señalar que el instrumento internacional que nos ocupa dispone normas especiales acerca de la entrega en caso de no haberse emitido un documento de transporte negociable ni un documento electrónico de transporte negociable (Art. 45). Dentro de este mismo orden de materias, se disciplina asimismo la entrega en caso de haberse emitido un documento de transporte no negociable que deba ser restituido (Art. 46 del Convenio) y la entrega en el evento de haberse librado un documento de transporte negociable o un documento electrónico negociable (Art. 47 del Convenio). Disposiciones de este contenido sólo se encuentran en el texto uniforme ahora aprobado por la Comisión, toda vez que estas situaciones no están previstas en los convenios internacionales anteriores de La Haya-Visby y de las Reglas de Hamburgo, relativas a ciertas reglas sobre conocimientos de embarque y al transporte de mercancías por mar, respectivamente.

Finalmente se regula la situación de las mercancías pendientes de entrega (Art. 48 del Convenio) y derecho a la retención de las mercancías que corresponde al porteador.

CAPÍTULOS X y XI
DERECHOS DE LA PARTE CONTROLADORA Y TRANSFERENCIA DE LOS MISMOS

19. ADVERTENCIA

Estos capítulos del Convenio abordan, respectivamente, los temas relativos a los derechos de la parte controladora y la transferencia de esos derechos, materia que no presenta interés especial para los efectos de este estudio, razón por la cual omitimos su comentario. Basta remitirse al tenor de los artículos que contienen estos dos capítulos.

CAPÍTULO XII
LÍMITES DE RESPONSABILIDAD

20. TEMA FUNDAMENTAL

Estos límites están tratados en los artículos 59 a 61, del Convenio.

Los límites de la responsabilidad previstos en el artículo 59 constituyen, junto con el período de custodia (Art. 12) y el fundamento de la

Artículo: El convenio de Naciones Unidas sobre transporte total o parcialmente marítimo de mercancías
Revista: Nº229-230, año LXXIX (En-Dic, 2011)
Autor: Ricardo Sandoval López

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

responsabilidad (Art. 17), los pilares básicos sobre los cuales está construido el texto uniforme que estamos analizando y que, como ya lo hemos señalado anteriormente, suscitaron el mayor interés y los más prolongados debates, en todos los períodos de sesiones del Grupo de Trabajo III, Derecho del Transporte y en la reunión plenaria de la Comisión.

Sobre esta materia es preciso destacar que el grupo de los países africanos, que ratificaron al igual que Chile las RH, cuya vigencia comenzó en 1992, durante toda la elaboración del Convenio, postularon que se establecieran en él unos límites de responsabilidad del porteador superiores o iguales a los previstos en las aludidas reglas.

Por el contrario, los países industrializados que ratificaron las RLHV abogaron porque se consagraran en el Convenio unos límites de responsabilidad iguales o ligeramente superiores a los previstos en las reglas por ellos aceptadas.

21. LÍMITE DE RESPONSABILIDAD POR PÉRDIDA O DAÑO

La Comisión en el 41er período de sesiones aprobó el artículo 59, tal cual quedó redactado en el documento elaborado por el Grupo de Trabajo (A./CN.9/645), es decir, que la responsabilidad del porteador por incumplimiento de sus obligaciones con arreglo al Convenio estará limitada a 875 unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga, o a 3 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías que hayan sido objeto de reclamación o litigio, si esta última cantidad es superior, salvo cuando el cargador haya declarado el valor de las mercancías y esa declaración se haya incluido en los datos del contrato o cuando el porteador y el cargador hayan acordado un límite superior al límite de responsabilidad previsto en este artículo. Cuando las mercancías sean transportadas en o sobre un contenedor, paleta u otro elemento de transporte análogo empleado para agruparlas, o sobre un vehículo de transporte por carretera o ferroviario, los bultos o unidades de carga enumerados en los datos del contrato como puestos en o sobre el elemento de transporte o vehículo serán considerados como tales. Si no figuran así enumeradas, las mercancías que vayan en o sobre dicho elemento de transporte o vehículo serán consideradas como una sola unidad de carga[13].

[13] Las Reglas de La Haya, en su versión original (Convenio de Bruselas), establecen que el porteador y el buque no serán responsables en ningún caso de las pérdidas o daños causados a las mercancías

Artículo: El convenio de Naciones Unidas sobre transporte total o parcialmente marítimo de mercancías
Revista: Nº229-230, año LXXIX (En-Dic, 2011)
Autor: Ricardo Sandoval López

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

La unidad de cuenta a que hace referencia el artículo 59 del Convenio, es el Derecho Especial de Giro (DEG), definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cantidades indicadas en el precepto recién aludido deben ser convertidas a la moneda de un Estado según el valor de dicha moneda en la fecha de la sentencia o laudo, o en la fecha convenida por las partes. El valor de la moneda de un Estado que sea parte contratante del Fondo Monetario Internacional, expresado en derechos de giro, se debe calcular según el método aplicado en la fecha por el Fondo Monetario Internacional para sus propias operaciones y transacciones.

El Convenio sigue la estructura de las RH, tanto en lo que concierne al doble criterio de cálculo, por bulto o unidad de carga y por peso, cuanto al tratamiento de las mercancías embarcadas en contenedores. Las RH disponen que cuando se utilicen para agrupar mercancías un contenedor, una paleta o un elemento 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 contenidos en ese elemento de transporte se considerarán como un bulto o una unidad de carga transportada. Sólo en este caso las mercaderías contenidas en ese elemento de transporte no se considerarán como una unidad de carga transportada.

22. LÍMITE DE RESPONSABILIDAD POR RETRASO

Se establecen asimismo, en el artículo 60 del Convenio, límites de la responsabilidad por la pérdida o daño a la mercadería causada por el retraso, que debe ser calculada de acuerdo con el artículo 22 del Convenio y de la responsabilidad por pérdida económica imputable a retraso, que queda limitada a una cantidad equivalente a dos veces y media el flete que se deba por el transporte de las mercancías retrasadas. La suma total de la responsabilidad que corresponda según este artículo no puede exceder del límite fijado en el artículo 59, párrafo 1, en caso de pérdida total de las mercancías.

o concernientes a las mismas por una suma que exceda de 100 libras esterlinas por bulto o unidad, o el equivalente a esa suma en otra moneda, a no ser que la naturaleza y el valor de esas mercaderías hayan sido declaradas por el cargador antes de su embarque y que esa declaración haya sido anotada en el conocimiento.

Artículo: El convenio de Naciones Unidas sobre transporte total o parcialmente marítimo de mercancías
Revista: Nº229-230, año LXXIX (En-Dic, 2011)
Autor: Ricardo Sandoval López

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

Por último, se regula la pérdida del derecho del porteador a invocar los límites de responsabilidad, si el reclamante prueba que la pérdida o el daño resultante del incumplimiento de alguna obligación del porteador con arreglo al Convenio, es imputable a un acto u omisión personal del sujeto que invoca la limitación de la responsabilidad, cometido con la intención de causar dicha pérdida o daño, o temerariamente y a sabiendas de que la pérdida o el daño probablemente se produciría (Art. 61 del Convenio). Tampoco se puede invocar el límite de la responsabilidad por retraso, si el reclamante prueba que el retraso en la entrega resultó de un acto u omisión personal del sujeto que invoca la limitación de responsabilidad, cometida con la intención de causar la pérdida resultante del retraso, o temerariamente y a sabiendas que dicha pérdida probablemente se produciría.

CAPÍTULO XIII
EJERCICIO DE ACCIONES

23. REGULACIÓN DEL EJERCICIO DE ACCIONES

En este capítulo del Convenio se establecen cuáles son las acciones que se pueden ejercitar, el plazo para interponerlas, su prórroga, la acción de repetición y la acción contra la persona identificada como porteador. No nos referiremos a ellas en especial, por no revestir trascendencia para los efectos de este estudio.

CAPÍTULOS XIV y XV
JURISDICCIÓN Y ARBITRAJE

24. DECLARACIÓN DEL ESTADO CONTRATANTE AL RESPECTO

Es de particular interés dejar constancia que los artículos 74 y 78 del Convenio, establecen que sólo quedan obligados por el respectivo Capítulo aquellos Estados Contratantes que declaren, en conformidad con el artículo 91, que sus normas serán obligatorias para ellos.

Las declaraciones respecto del Capítulo 14 o del Capítulo 15, o de ambos, hechas por los estados en el momento de la firma, deben ser confirmadas en el momento de la ratificación.

Artículo: El convenio de Naciones Unidas sobre transporte total o parcialmente marítimo de mercancías
Revista: Nº229-230, año LXXIX (En-Dic, 2011)
Autor: Ricardo Sandoval López

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

CAPÍTULO XVI
VALIDEZ DE LAS CLÁUSULAS CONTRACTUALES

25. SANCIÓN DE CIERTAS CLÁUSULAS CONTRACTUALES

En el artículo 79, del texto uniforme que comentamos, se establece la sanción de nulidad respecto de todas aquellas cláusulas que excluyan, limiten, directa o indirectamente las obligaciones del porteador o una parte ejecutante marítima, con arreglo a las disposiciones del Convenio, como asimismo aquellas que excluyan o limiten, directa o indirectamente la responsabilidad del porteador o de una parte ejecutante marítima por el incumplimiento de alguna de sus obligaciones en conformidad con el Convenio. Lo propio se establece respecto de las obligaciones y de la responsabilidad del cargador, del destinatario, de la parte controladora, del tenedor o del cargador documentario.

Merece especial mención el artículo 80, que dispone que no obstante lo previsto en el artículo anterior y en las relaciones entre el porteador y el cargador, en todo contrato de volumen al que sea aplicable el Convenio, se pueden estipular derechos, obligaciones o responsabilidades mayores o menores que los prescritos en el Convenio.

En el párrafo 2 del artículo 80 se establecen los requisitos que debe cumplir toda estipulación que se aparte del régimen del Convenio. Estos requisitos se establecieron para impedir que a través del contrato de volumen, las partes evadieran las exigencias impuestas por el instrumento internacional al contrato de transporte internacional de mercancías, total o parcialmente marítimo.

Termina este capítulo con las normas aplicables al transporte de animales vivos y otras mercancías que requieren de reglas especiales para su conducción (Art. 81 del Convenio).

CAPÍTULO XVII
MATERIAS NO REGULADAS POR EL CONVENIO

26. MATERIAS REGULADAS EN OTROS CONVENIOS A LAS QUE NO SE APLICA EL TEXTO UNIFORME

En el artículo 82 se establece que nada de lo previsto en el Convenio afectará a la aplicación de cualquiera de los siguientes convenios internacionales que regulen la responsabilidad de porteador por la pérdida o el daño de las mercancías y que se encuentren en vigor en el momento en que éste entre en

Artículo: El convenio de Naciones Unidas sobre transporte total o parcialmente marítimo de mercancías
Revista: Nº229-230, año LXXIX (En-Dic, 2011)
Autor: Ricardo Sandoval López

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

vigencia, incluida cualquier enmienda posterior del mismo:

a) cualquier convenio aplicable al transporte aéreo de mercancías, en la medida en que dicho convenio, de acuerdo con sus normas, sea aplicable a algún tramo del contrato de transporte;

b) cualquier convenio aplicable al transporte de mercancías por carretera, en la medida en que dicho convenio, según sus normas, sea aplicable al transporte de mercancías cargadas en un vehículo que sea transportado a bordo de una nave;

c) cualquier convenio que sea aplicable al transporte de mercancías por ferrocarril, en la medida en que dicho convenio, de acuerdo con sus normas, sea aplicable al transporte marítimo de mercancías complementario del transporte por ferrocarril; o

d) cualquier convenio aplicable al transporte de mercancías por vías navegables interiores, en la medida en que dicho convenio, de acuerdo con sus normas, sea aplicable al transporte de mercancías por vías navegables interiores y por mar son trasbordo.

Se complementa esta materia estableciendo en el artículo 83 que el Convenio que analizamos no afecta la aplicación de cualquier convenio internacional o de las normas de derecho interno que regulen la limitación global de la responsabilidad de los propietarios de naves. Aquí se hace alusión al concepto de "fortuna de mar" que suele estar consagrado en la legislación interna de los países como mecanismo de limitación de responsabilidad de los armadores o naviero, tal como ocurre en el derecho objetivo nacional.

Queda asimismo establecido en el artículo 84 del Convenio que éste no afectará la aplicación de los requisitos o condiciones del contrato de transporte ni las normas de derecho interno relativas a la liquidación de la avería gruesa.

Por último, se dispone que el Convenio no rige respecto del transporte de pasajeros y su equipaje (Art. 85) ni respecto de los daños por accidentes nucleares (Art. 86).

CAPÍTULO XVIII
DISPOSICIONES FINALES

27. NORMAS USUALES EN ESTA MATERIA

Se trata de los aspectos que indicamos a continuación y que son usuales en esta clase de instrumentos internacionales, a saber:

Artículo: El convenio de Naciones Unidas sobre transporte total o parcialmente marítimo de mercancías
Revista: Nº229-230, año LXXIX (En-Dic, 2011)
Autor: Ricardo Sandoval López

REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

28. FIRMA, RATIFICACIÓN, ACEPTACIÓN, APROBACIÓN O ADHESIÓN

Según lo acordado por la Comisión, una vez que el Convenio sea aprobado por la Asamblea General (6ª Comisión), se organizará una ceremonia de firma por el Gobierno de los Países Bajos, por la Alcaldía de la ciudad y la autoridad portuaria de la ciudad de Rotterdam, en una fecha que oportunamente será comunicada por el secretario de UNCITRAL, a los gobiernos de los países. Una vez suscrito el Convenio se inicia el período de su ratificación, adhesión, aceptación o adhesión.

29. DENUNCIA DE OTROS TRATADOS

El Estado que ratifique el Convenio debe denunciar el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque (Reglas de La Haya-Visby) y el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercancías (Reglas de Hamburgo).

30. RESERVA

El Convenio no admite reserva alguna.

31. DECLARACIONES

Se pueden hacer declaraciones por los estados respecto de la aplicación de los capítulos relativos a la Jurisdicción y al Arbitraje, de manera que el Estado que las hace se sustrae de la aplicación de las reglas de uno o de ambos capítulos, según el tenor de su declaración. El Estado que haga la declaración al momento de suscribir el Convenio debe confirmarla en el instante de la ratificación, según el procedimiento previsto en el artículo 93.

32. ENTRADA EN VIGOR

El Convenio entrará en vigencia el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año, contado a partir de la fecha del depósito del 20º instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

33. REVISIÓN O ENMIENDA

Debe convocarse a una conferencia de los Estados Contratantes cuando un tercio de ellos lo solicite para los efectos de su modificación o enmienda.

Artículo: El convenio de Naciones Unidas sobre transporte total o parcialmente marítimo de mercancías
Revista: Nº229-230, año LXXIX (En-Dic, 2011)
Autor: Ricardo Sandoval López
REVISTA DE DERECHO
UNIVERSIDAD DE CONCEPCIÓN
ISSN 0303-9986 (versión impresa)
ISSN 0718-591X (versión en línea)

34. DENUNCIA DEL CONVENIO

Puede hacerse por cualquier Estado Contratante, en cualquier momento, mediante notificación al depositario.

35. CONCLUSIÓN

Estimamos que el Convenio es un instrumento jurídico apropiado para lograr la deseada uniformidad de las normas sobre transporte internacional de mercaderías, total o parcialmente marítimo, por lo que hemos recomendado al Gobierno de Chile la suscripción y ratificación del mismo, sin reserva ni declaración especial alguna, por ser ampliamente favorable a los intereses de nuestra economía, basada en las exportaciones y, por ende, con recurso permanente de este tipo de transporte.