

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS
SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO
Ginebra

Conferencia de las Naciones Unidas para la elaboración de un convenio sobre el transporte multimodal internacional

Celebrada en Ginebra del 12 al 30 de noviembre de 1979
(primera parte del período de sesiones) y del 8 al 24 de mayo
de 1980 (segunda parte del período de sesiones)

Volumen I

Acta Final

y

**Convenio sobre el Transporte
Multimodal Internacional de Mercancías**



NACIONES UNIDAS
Nueva York, 1981

NOTA

Las firmas de los documentos de las Naciones Unidas se componen de letras mayúsculas y cifras. La mención de una de estas firmas indica que se trata de un documento de la Naciones Unidas.

TD/MT/CONF/17

PUBLICACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS

Número de venta: S.81.II.D.7 (Vol. I)

Precio: 9 dólares de los EE. UU.

ÍNDICE GENERAL

VOLUMEN I

	<i>Página</i>
Acta Final de la Conferencia de las Naciones Unidas para la Elaboración de un Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías	1
<i>Anexo.</i> — Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías	4

* * *

VOLUMEN II

Primera parte

- A. Informe de la Conferencia de las Naciones Unidas para la Elaboración de un Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional—Primera parte del período de sesiones (Ginebra, 12–30 de noviembre de 1979)
- B. Proyecto de convenio sobre el transporte multimodal internacional en la situación en que se encontraba al suspender la Conferencia los trabajos de la primera parte de su período de sesiones, el 30 de noviembre de 1979

Segunda parte

Informe de la Conferencia de las Naciones Unidas para la Elaboración de un Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional—Segunda parte del período de sesiones (Ginebra, 8–24 de mayo de 1980)

**ACTA FINAL DE LA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS
PARA LA ELABORACIÓN DE UN CONVENIO SOBRE EL TRANSPORTE
MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS**

1. La Asamblea General de las Naciones Unidas, por su resolución 33/160 de 20 de diciembre de 1978, decidió que se convocase una conferencia de plenipotenciarios para que examinase y adoptase un convenio sobre el transporte multimodal internacional y pidió a la Junta de Comercio y Desarrollo de la UNCTAD que estudiase las fechas apropiadas para la Conferencia.

2. La Conferencia de las Naciones Unidas para la Elaboración de un Convenio sobre el Transporte Multimodal Internacional se reunió, bajo los auspicios de la UNCTAD, en la Oficina de las Naciones Unidas en Ginebra. La primera parte del período de sesiones de la Conferencia se celebró del 12 al 30 de noviembre de 1979, y la segunda parte del período de sesiones del 8 al 24 de mayo de 1980.

3. Participaron en las dos partes del período de sesiones de la Conferencia representantes de los siguientes 77 miembros de la UNCTAD: Alemania, República Federal de; Arabia Saudita; Argelia; Argentina; Australia; Austria; Bélgica; Brasil; Bulgaria; Burundi; Canadá; Colombia; Cuba; Checoslovaquia; Chile; China; Dinamarca; Ecuador; Egipto; España; Estados Unidos de América; Etiopía; Filipinas; Finlandia; Francia; Gabón; Ghana; Grecia; Hungría; India; Indonesia; Iraq; Irlanda; Israel; Italia; Jamaica; Japón; Kenya; Líbano; Madagascar; Malasia; Malawi; Malta; Marruecos; México; Nigeria; Noruega; Nueva Zelanda; Países Bajos; Panamá; Perú; Polonia; Portugal; Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte; República Árabe Siria; República de Corea; República Democrática Alemana; República Socialista Soviética de Bielorrusia; República Socialista Soviética de Ucrania; República Unida del Camerún; República Unida de Tanzania; Rumania; Senegal; Somalia; Sri Lanka; Sudán; Suecia; Suiza; Tailandia; Trinidad y Tabago; Túnez; Turquía; Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas; Uruguay; Venezuela; Yugoslavia; Zaire.

4. Participaron solamente en la primera parte del período de sesiones de la Conferencia representantes de los siguientes 10 miembros de la UNCTAD: Bangladesh; Bolivia; Costa de Marfil; Guinea; Jordania; Liberia; Luxemburgo; República Centroafricana; República Dominicana; Rwanda.

5. Participaron solamente en la segunda parte del período de sesiones de la Conferencia representantes de los siguientes 7 miembros de la UNCTAD: Chipre; El Salvador; Honduras; Jamahiriya Árabe Libia; Pakistán; Uganda; Yemen.

6. Estuvieron representadas en la Conferencia la Comisión Económica para África y la Comisión Económica para Europa.

7. Estuvo representada en la Conferencia la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial.

8. Participaron en las dos partes del período de sesiones de la Conferencia, conforme a los artículos 54, 55 y 56 de su reglamento, representantes de los siguientes organismos especializados y observadores de las siguientes organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales¹:

Organismos especializados: Organización de Aviación Civil Internacional; Organización Consultiva Marítima Intergubernamental. La Organización Internacional del Trabajo participó solamente en la primera parte del período de sesiones de la Conferencia.

Organizaciones intergubernamentales: Comunidad Económica Europea; Consejo de Cooperación Aduanera; Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado; Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril; Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos; Organización de la Unidad Africana; Organización de los Estados Americanos.

Organizaciones no gubernamentales: Asociación Latinoamericana de Armadores; Asociación de Transporte Aéreo Internacional; Asociación Internacional de Armadores; Cámara de Comercio Internacional; Cámara Naviera Internacional; Conferencia Marítima Internacional y del Báltico; Federación Internacional de las Asociaciones de Transportadores y Asimilados; Oficina Internacional del Contenedor; Unión Internacional de Seguros de Transportes; Unión Internacional de Transportes por Carretera.

9. Participaron solamente en la segunda parte del período de sesiones de la Conferencia las siguientes organizaciones intergubernamentales: Consejo de la Unidad Económica Árabe; Federación Naviera Árabe; Liga de los Estados Árabes.

10. Estuvo representada por un observador solamente en la segunda parte del período de sesiones de la Conferencia la siguiente organización no gubernamental: Unión Internacional de Ferrocarriles.

11. Participó en las dos partes del período de sesiones de la Conferencia un observador de la South West Africa People's Organization.

12. Participó solamente en la primera parte del período de sesiones de la Conferencia un observador del Patriotic Front.

13. La Conferencia eligió Presidente al Sr. E. Selvig (Noruega).

¹ TD/MT/CONF/9.

14. La Conferencia, en su primera parte, eligió Vicepresidentes a los representantes de: Argelia (Sra. C. Sellami-Meslem); Argentina (Sr. G. Martínez); Canadá (Sr. D. A. D. Saarty); Checoslovaquia (Sr. J. Růžička); China (Sr. Liang Yufan); India (Sr. R. Pradhan); Iraq (Sr. D. Al-Hilali); Italia (Sr. P. Janni); Japón (Sr. M. Sawaki); República Federal de Alemania (Sr. P. Bethkenhagen); República Unida del Camerún (Sr. A. Ndam); Sri Lanka (Sr. W. D. Soysa); Suecia (Sra. B. Blom); Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (Sr. D. Zotov); Venezuela (Sr. O. Villegas).

15. En la segunda parte de su período de sesiones la Conferencia eligió al Sr. F. Suzuki (Japón) para reemplazar al Sr. M. Sawaki (Japón) y al Sr. M. Šikić (Yugoslavia) para reemplazar al Sr. Pradhan (India), que no habían podido asistir a dicha parte.

16. La Conferencia eligió Relator al Sr. P. Romano Moreira (Brasil).

17. La Conferencia estableció los siguientes órganos:

Mesa de la Conferencia

Presidente: el Presidente de la Conferencia.

Miembros: el Presidente, los Vicepresidentes y el Relator de la Conferencia, y los Presidentes de la Primera y de la Segunda Comisión.

Primera Comisión

Presidente: Sr. B. Mbakileki (República Unida de Tanzania).

Vicepresidente: Sr. S. Suchorzewski (Polonia).

Segunda Comisión

Presidente: Sr. D. Popov (Bulgaria).

Vicepresidente: Sr. D. Al-Hilali (Iraq).

Comité de Redacción

Presidente: Sr. R. Cleton (Países Bajos).

Vicepresidente: Sr. Zhu Zengjie (China).

Miembros: Sra. A. M. Donato (Argentina); Sr. I. Starec (Brasil); Sr. B. Christov (Bulgaria); Sr. I. León Montesino (Cuba); Sr. M. Pohunek (Checoslovaquia); Sr. Zhu Zengjie (China); Sra. M. Guzmán (España); Sr. P. B. Larsen (Estados Unidos de América); Sr. J. P. Beraudo (Francia); Sr. R. K. Dixit (India); Sr. Z. K. Abbas (Iraq); Sra. K. Bruzelius (Noruega); Sr. R. Cleton (Países Bajos); Sir Brian MacKenna, Sr. R. M. L. Duffy, Sr. D. J. L. Watkins, Sr. R. Wollman (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte); Sr. M. Ayissi (República Unida del Camerún); Sr. L. T. Kalunga (República Unida de Tanzania); Sr. B. C. Nilsson (Suecia); Sr. A. Abdeljaouad (Túnez); Sr. O. Sadikov (Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas); Sr. V. Borčić, Sr. D. Pavić, Sr. A. Vlaškalin (Yugoslavia).

Comisión de Verificación de Poderes

Presidente: Sr. J. Poswick (Bélgica).

Miembros: Bélgica, China, Ecuador, Estados Unidos de América, Kenya, Pakistán, Panamá, Senegal y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

18. El Secretario General de las Naciones Unidas estuvo representado por el Secretario General de la UNCTAD, Sr. G. Corea. El Sr. A. Al-Jadir, Director de

la División del Transporte Marítimo de la secretaria de la UNCTAD, desempeñó las funciones de director encargado de la Conferencia y la Sra. C. Sramek, secretaria adjunta de la Junta de Comercio y Desarrollo de la UNCTAD, desempeñó las de secretaria de la Conferencia.

19. La Conferencia tuvo a la vista, como base de sus trabajos, el proyecto de convenio sobre el transporte multimodal internacional preparado y aprobado por el Grupo Preparatorio Intergubernamental para un convenio sobre el transporte multimodal internacional en su sexto período de sesiones y el proyecto de cláusulas finales preparado por la secretaria de la UNCTAD, contenido en el informe del Grupo Preparatorio Intergubernamental acerca de su sexto período de sesiones². Asimismo, la Conferencia tuvo ante sí las observaciones de los gobiernos acerca del proyecto de convenio sobre el transporte multimodal internacional y del proyecto de cláusulas finales³. En la continuación de su período de sesiones, la Conferencia tuvo también a la vista el informe acerca de la primera parte de dicho período de sesiones⁴ incluido el texto del proyecto de convenio sobre el transporte multimodal internacional en la situación en que se encontraba al suspender la Conferencia sus trabajos el 30 de noviembre de 1979⁵.

20. A petición de la Organización de Aviación Civil Internacional, del Consejo de Cooperación Aduanera y de la Oficina Central de Transportes Internacionales por Ferrocarril, la secretaria de la UNCTAD distribuyó a la Conferencia los documentos preparados por esas organizaciones intergubernamentales⁶.

21. La Conferencia dispuso igualmente de una nota preparada por la secretaria de la UNCTAD sobre las resoluciones y decisiones relativas a la elaboración de un proyecto de convenio y la convocación de la Conferencia⁷.

22. La Conferencia, basándose en sus deliberaciones, según constan en los informes sobre las partes primera y segunda de su período de sesiones⁸ preparó el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías cuyo texto se anexa a la presente Acta Final.

23. Ese Convenio fue adoptado por la Conferencia el 24 de mayo de 1980. El Convenio permanecerá abierto a la firma en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York desde el 1.º de septiembre de 1980 hasta el 31 de agosto de 1981 y después de esa fecha quedará abierto a la adhesión, de conformidad con sus disposiciones.

24. El Convenio queda depositado en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

² El proyecto de cláusulas fue distribuido con la signatura TD/MT/CONF/1, y el informe con la signatura TD/MT/CONF/1/Add.1 (reproducido en *Documentos Oficiales de la Junta de Comercio y Desarrollo, décimo período extraordinario de sesiones, Anexos, tema 3 del programa*).

³ TD/MT/CONF/4 y Add.1 a 3.

⁴ TD/MT/CONF/12/Add.1 (reproducido en el volumen II del presente documento).

⁵ TD/MT/CONF/12 (*ibid.*).

⁶ TD/MT/CONF/6, TD/MT/CONF/7 y TD/MT/CONF/8, respectivamente.

⁷ TD/MT/CONF/5.

⁸ TD/MT/CONF/16/Add.1 (reproducido en el volumen II del presente documento).

25. Los artículos I a VI sobre cuestiones aduaneras relativas al transporte multimodal internacional de mercancías figuran en un anexo del Convenio.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los representantes infrascritos han firmado la presente Acta Final en nombre de sus respectivos Estados*.

* Los Estados cuyos representantes firmaron el Acta final son los siguientes: Alemania, República Federal de; Argelia; Argentina; Australia; Austria; Bélgica; Brasil; Bulgaria; Burundi; Canadá; Colombia; Costa de Marfil; Cuba; Checoslovaquia; Chile; China; Dinamarca; Ecuador; Egipto; El Salvador; España, Estados Unidos de América; Etiopía; Finlandia; Francia; Gabón; Ghana; Grecia; Honduras; Hungría; India; Indonesia; Iraq; Irlanda; Israel; Italia; Jamhiriya Árabe Libia; Japón; Kenia; Líbano; Madagascar; Marruecos; México; Nigeria; Noruega; Nueva Zelanda; Países Bajos; Panamá; Perú; Polonia; Portugal; Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte; República Árabe Siria; República Democrática Alemana; República Socialista

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

Presidente de la Conferencia,

E. SELVIG

Director Encargado de la Conferencia,

A. AL-JADIR

Secretaria de la Conferencia,

C. SRAMEK

Soviética de Bielorrusia; República Socialista Soviética de Ucrania; República Unida de Tanzania; República Unida del Camerún; Rumania; Senegal; Sri Lanka; Suecia; Suiza; Tailandia; Trinidad y Tabago; Túnez; Turquía; Uganda; Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas; Venezuela; Yugoslavia.

ANEXO

CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS

ÍNDICE

<i>Artículo</i>		<i>Página</i>
PARTE I. — DISPOSICIONES GENERALES		
1. Definiciones		5
2. Ambito de aplicación		6
3. Aplicación obligatoria		6
4. Reglamentación y control del transporte multimodal		6
PARTE II. — DOCUMENTACIÓN		
5. Emisión del documento de transporte multimodal		6
6. Documento de transporte multimodal negociable		7
7. Documento de transporte multimodal no negociable		7
8. Contenido del documento de transporte multimodal		7
9. Reservas en el documento de transporte multimodal		7
10. Valor probatorio del documento de transporte multimodal		8
11. Responsabilidad por omisiones o falsas declaraciones intencionales		8
12. Garantía proporcionada por el expedidor		8
13. Otros documentos		8
PARTE III. — RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL		
14. Periodo de responsabilidad		8
15. Responsabilidad del operador de transporte multimodal por sus empleados, agentes y otras personas		9
16. Fundamento de la responsabilidad		9
17. Causas concurrentes		9
18. Limitación de la responsabilidad		9
19. Daños localizados		10
20. Responsabilidad extracontractual		10
21. Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad		10
PARTE IV. — RESPONSABILIDAD DEL EXPEDIDOR		
22. Norma general		10
23. Normas especiales relativas a las mercancías peligrosas		10
PARTE V. — RECLAMACIONES Y ACCIONES		
24. Aviso de pérdida, daño o retraso		11
25. Prescripción de las acciones		11
26. Jurisdicción		11
27. Arbitraje		12
PARTE VI. — DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS		
28. Estipulaciones contractuales		12
29. Avería gruesa		13
30. Otros convenios		13
31. Unidad de cuenta o unidad monetaria y conversión		13

32. Tránsito aduanero	14
-----------------------	----

PARTE VIII. — CLÁUSULAS FINALES

33. Depositario	14
34. Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión	14
35. Reservas	14
36. Entrada en vigor	14
37. Fecha de aplicación	14
38. Derechos y obligaciones en virtud de convenios existentes	14
39. Revisión y enmienda	15
40. Denuncia	15
<i>Anexo:</i> Disposiciones sobre cuestiones aduaneras relativas al transporte multimodal internacional de mercancías	15

CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS

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 conveniencia 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 de 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.

Conviniendo 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 las 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 han 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 diferen-

tes 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 situado 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 actúe 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 y acredita que el operador 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 sí 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 sí 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 télex.

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; o

b) El lugar, estipulado en el contrato de transporte multimodal, en que el operador de transporte multimodal haya de hacer entrega de las mercancías esté 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 DE TRANSPORTE MULTIMODAL

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

DOCUMENTO DE TRANSPORTE MULTIMODAL NEGOCIABLE

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

- a) Se extenderá a la orden o al portador;
- b) Si se extiende a la orden, será transferible por endoso;
- c) Si se extiende al portador, será transferible sin endoso;
- d) Si se emite un juego de varios originales, se indicará el número de originales de que consta el juego;
- e) Si se emiten copias, cada una de ellas deberá llevar la mención «copia no negociable».

2. La entrega de las mercancías sólo 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 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 deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario;

m) El itinerario previsto, los modos de 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 éste incluirá en el documento de transporte multimodal una reserva en la que se especifiquen esas inexactitudes, 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 aparecen descritas en dicho documento;

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 omita 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 naturaleza general de las mercancías, sus marcas, número, peso y cantidad y, si procede, a su carácter peligroso que haya proporcionado para que se 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 a 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 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 trate 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 consignatario, respectivamente.

Artículo 15

RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR DE TRANSPORTE MULTIMODAL POR SUS EMPLEADOS, AGENTES Y OTRAS PERSONAS

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 del 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. El 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 expresamente acordado o, a falta de tal acuerdo, 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 perdidas.

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 concurra con otra causa para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso en la entrega, el operador de transporte multimodal 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 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 u otra unidad de carga transportada, o de 2.75 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor.

2. Para determinar, a 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 esté 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 cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercancías perdidas 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 cuantía total del flete que deba pagarse en virtud del contrato de transporte multimodal.

5. La responsabilidad acumulada del operador 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 ó 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 hayan 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 EXTRA CONTRACTUAL

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, si esa otra persona prueba que ha actuado en cumplimiento del contrato, 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.

PARTE IV

Responsabilidad del expedidor

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 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 a 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 constituir 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 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 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 de 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 el inciso iii) del apartado b 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 la que se hagan constar la naturaleza y los detalles principales de la reclamación, la acción 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 debieran haberse entregado.

3. 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 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;

b) 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;

c) El lugar en que se hayan tomado las mercancías bajo custodia para el transporte multimodal internacional o el lugar de entrega;

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 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 nuevo procedimiento;

b) A los efectos de este artículo, las medidas encaminadas a obtener la ejecución de un fallo o el traslado de una acción a 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 del 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

b) Cualquier otro lugar designado al efecto en la cláusula compromisoria o el compromiso de arbitraje.

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 ellas 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 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 las mercancías determinarán también si el consignatario puede negarse a contribuir a la avería gruesa y si el operador de transporte multimodal está obligado a resarcir al consignatario de su contribución a la avería gruesa o al salvamento.

Artículo 30

OTROS CONVENIOS

1. El presente Convenio no modificará los derechos ni las obligaciones establecidos en el Convenio Internacional de Bruselas de 25 de agosto de 1924 para la unificación de ciertas reglas concernientes a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques; en el Convenio Internacional de Bruselas de 10 de octubre de 1957 relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques que navegan por alta mar; en el Convenio de Londres de 19 de noviembre de 1976 sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo; y en el Convenio de Ginebra de 1.º de marzo de 1973, relativo a la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques destinados a la navegación interior (CLN), 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 la 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 28 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 a 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 el 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 a 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 a VI del anexo del presente Convenio.

PARTE VIII

Cláusulas finales

Artículo 33

DEPOSITARIO

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

Artículo 34

FIRMA, RATIFICACIÓN, ACEPTACIÓN, APROBACIÓN Y ADHESIÓN

1. Todos los Estados tienen derecho a adquirir la calidad de 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.º 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 1 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 ó 27, se incoa 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 de cualesquiera propuestas 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 contado 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 al 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 contado 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 utilizado para la operación de tránsito, 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 de salida;

b) Sin perjuicio de la aplicación de las leyes y reglamentos relativos a la seguridad pública o nacional, la moralidad pública o la sanidad

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 antecede 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.

DECLARACIÓN DE MERCANCÍAS (TRÁNSITO ADUANERO)

Expedidor (nombre y dirección)		Aduana de partida	Fecha N.º		
Destinatario (nombre y dirección postal)		Declarante (nombre y dirección)			
Dirección de entrega		País de procedencia	País de destino		
Lugar de carga	Muelle, depósito, etc.	Documentos adjuntos		Uso oficial	
Vía	Modo y medio de transporte				
Aduana de destino					
Precintos colocados por <input type="checkbox"/> Aduana <input type="checkbox"/> Declarante					
N.º de conoc.	Unidad de transporte (tipo, número de identificaciones); marcas y N.º de los bultos u objetos	Número y naturaleza de los bultos; designación de las mercancías	N.º de clasificación	Peso bruto, kg	
		Número total de bultos		Peso bruto total, kg	
(Reglamentación nacional)			(Datos relativos a la garantía)		
			El que suscribe declara que las informaciones que figuran en esta declaración son auténticas y verdaderas y se compromete a respetar las obligaciones contraídas por esta operación de tránsito aduanero, según las condiciones prescritas por las autoridades competentes.		
			Lugar, fecha y firma del declarante		

كيفية الحصول على منشورات الأمم المتحدة

يمكن الحصول على منشورات الأمم المتحدة من المكتبات ودور التوزيع في جميع أنحاء العالم . استلم عنها من المكتبة التي تتعامل معها أو أكتب إلى : الأمم المتحدة ، قسم البيع في نيويورك أو في جنيف .

如何购取联合国出版物

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

HOW TO OBTAIN UNITED NATIONS PUBLICATIONS

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

COMMENT SE PROCURER LES PUBLICATIONS DES NATIONS UNIES

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

КАК ПОЛУЧИТЬ ИЗДАНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

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

COMO CONSEGUIR PUBLICACIONES DE LAS NACIONES UNIDAS

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