

**INFORME
DE LA COMISION
DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL
DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL
sobre la labor realizada
en su 22° período de sesiones**

16 de mayo a 2 de junio de 1989

ASAMBLEA GENERAL

DOCUMENTOS OFICIALES: CUADRAGESIMO CUARTO PERIODO DE SESIONES

SUPLEMENTO No. 17 (A/44/17)



NACIONES UNIDAS

**INFORME
DE LA COMISION
DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL
DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL
sobre la labor realizada
en su 22° período de sesiones**

16 de mayo a 2 de junio de 1989

ASAMBLEA GENERAL

DOCUMENTOS OFICIALES: CUADRAGESIMO CUARTO PERIODO DE SESIONES

SUPLEMENTO No. 17 (A/44/17)



NACIONES UNIDAS

Nueva York, 1989

NOTA

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

INDICE

<u>Capítulo</u>	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
INTRODUCCION	1 - 2	1
I. ORGANIZACION DEL PERIODO DE SESIONES	3 - 10	2
A. Apertura	3	2
B. Composición y asistencia	4 - 7	2
C. Elección de la Mesa	8	3
D. Programa	9	3
E. Aprobación del informe	10	4
II. PROYECTO DE CONVENCIÓN SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL	11 - 225	5
A. Introducción	11 - 17	5
B. Debate general sobre el proyecto de convención	18 - 19	6
C. Forma de las normas uniformes	20 - 22	6
D. Título del proyecto de convención	23 - 25	7
E. Examen de los artículos del proyecto de convención preparados por el Grupo de Trabajo sobre Prácticas Contractuales Internacionales (A/CN.9/298, anexo I) (artículos 1 a 17)	26 - 175	7
F. Examen del proyecto de cláusulas finales preparado por la secretaría (A/CN.9/321) (artículos A a I)	176 - 192	35
G. Examen de los artículos del proyecto de convención presentados por el grupo de redacción (artículos 1 a 25)	193 - 222	38
H. Procedimiento para la aprobación del proyecto como Convención	223 - 224	42
I. Decisión de la Comisión y recomendación a la Asamblea General	225	43

INDICE (continuación)

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
III. PAGOS INTERNACIONALES	226 - 229	44
IV. NUEVO ORDEN ECONOMICO INTERNACIONAL	230 - 235	45
V. GARANTIAS Y CARTAS DE CREDITO CONTINGENTE	236 - 244	46
VI. COMERCIO COMPENSATORIO INTERNACIONAL	245 - 249	48
VII. COORDINACION DE LA LABOR	250 - 261	49
VIII. SITUACION DE LAS CONVENCIONES	262 - 271	52
A. Convención sobre la prescripción en materia de compraventa internacional de mercaderías	262 - 264	52
B. Firmas, ratificaciones, adhesiones y aprobaciones	265 - 271	52
IX. FORMACION Y ASISTENCIA	272 - 287	54
X. RESOLUCIONES PERTINENTES DE LA ASAMBLEA GENERAL Y OTROS ASUNTOS	288 - 298	57
A. Resoluciones de la Asamblea General sobre la labor de la Comisión	288	57
B. Futuro programa de trabajo	289	57
C. Publicaciones	290 - 293	57
D. Límites de la responsabilidad y unidades de cuenta en los instrumentos internacionales relativos al transporte	294	58
E. Lugar y fecha del 23° período de sesiones de la Comisión	295	58
F. Períodos de sesiones de los grupos de trabajo	296 - 298	58

ANEXOS

I. Proyecto de convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional	61
II. Lista de documentos del período de sesiones	73

INTRODUCCION

1. El presente informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional abarca el 22° período de sesiones de la Comisión, celebrado en Viena del 16 de mayo al 2 de junio de 1989.

2. En cumplimiento de lo dispuesto en la resolución 2205 (XXI) de la Asamblea General, de 17 de diciembre de 1966, este informe se presenta a la Asamblea y también a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo para que formule sus comentarios.

I. ORGANIZACION DEL PERIODO DE SESIONES

A. Apertura

3. La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) inició su 22° período de sesiones el 16 de mayo de 1989. El Secretario General Adjunto de Asuntos Jurídicos, Sr. Carl-August Fleischhauer, declaró abierto el período de sesiones.

B. Composición y asistencia

4. La Comisión fue creada en virtud de la resolución 2205 (XXI) de la Asamblea General con una composición de 29 Estados, elegidos por la Asamblea. En su resolución 3108 (XXVIII), la Asamblea General aumentó a 36 Estados el número de miembros de la Comisión. Los actuales miembros de la Comisión, elegidos el 10 de diciembre de 1985 y el 19 de octubre de 1988, son los siguientes Estados, cuyos mandatos expiran el día anterior a la apertura del período de sesiones anual de la Comisión del año indicado 1/:

Alemania, República Federal de (1995), Argentina (1992), Bulgaria (1995), Camerún (1995), Canadá (1995), Costa Rica (1995), Cuba (1992), Checoslovaquia (1992), Chile (1992), China (1995), Chipre (1992), Dinamarca (1995), Egipto (1995), España (1992), Estados Unidos de América (1992), Francia (1995), Hungría (1992), India (1992), Irán (República Islámica del) (1995), Iraq (1992), Italia (1992), Jamahiriya Arabe Libia (1992), Japón (1995), Kenya (1992), Lesotho (1992), Marruecos (1995), México (1995), Nigeria (1995), Países Bajos (1992), Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (1995), Sierra Leona (1992), Singapur (1995), Togo (1995), Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas (1995), Uruguay (1992) y Yugoslavia (1992).

5. Con excepción de Chipre, Kenya, Togo y el Uruguay, todos los miembros de la Comisión estuvieron representados en el período de sesiones.

6. Asistieron al período de sesiones observadores de los siguientes Estados: Arabia Saudita, Australia, Austria, Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Filipinas, Finlandia, Gabón, Grecia, Indonesia, Kuwait, Malta, Omán, Pakistán, Perú, Polonia, Portugal, República de Corea, República Democrática Alemana, República Socialista Soviética de Bielorrusia, República Socialista Soviética de Ucrania, Rumania, Sudán, Suecia, Suiza, Tailandia y Venezuela.

7. Asistieron también observadores de las siguientes organizaciones internacionales:

a) Organos de las Naciones Unidas

Centro de Comercio Internacional UNCTAD/GATT
Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y
Desarrollo

b) Organismos especializados

Organización Marítima Internacional
Fondo Monetario Internacional

c) Organizaciones intergubernamentales

Comisión Central para la Navegación del RIN
Comité Jurídico Consultivo Asiático Africano
Comisión de las Comunidades Europeas
Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado
Consejo de Ayuda Mutua Económica
Intergovernmental Organization for International Carriage
by Rail
Instituto Internacional para la Unificación del Derecho
Privado

d) Otras organizaciones internacionales

Asociación Internacional de Puertos
Comité Marítimo Internacional
Comisión Interamericana de Arbitraje Comercial
European Shippers' Council
Federación Andina de Consejos de Usuarios del Transporte
Internacional
Federación Latinoamericana de Bancos
Instituto de Arrendadores Internacionales de Contenedores
Cámara de Comercio Internacional
Cámara Internacional de Navegación Marítima
Unión Internacional de Transportes por Carretera
Unión Internacional de Ferrocarriles

C. Elección de la Mesa 2/

8. La Comisión eligió a los siguientes miembros de la Mesa:

Presidente: Sr. Jaromir Ruzicka (Checoslovaquia)

Vicepresidentes: Sr. José M. Abascal (México)
Sr. Rafael Illescas (España)
Sr. Michel Wembou Djiena (Camerún)

Relator: Sr. Seiichi Ochiai (Japón)

D. Programa

9. El programa del período de sesiones, aprobado por la Comisión en su 402a. sesión, celebrada el 16 de mayo de 1989, era el siguiente:

1. Apertura del período de sesiones.
2. Elección de la Mesa.
3. Aprobación del programa.
4. Proyecto de convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional.

5. Pagos internacionales.
6. Nuevo orden económico internacional.
7. Prácticas contractuales internacionales.
8. Comercio de compensación.
9. Coordinación de la labor.
10. Situación de las convenciones.
11. Capacitación y asistencia.
12. Resoluciones de la Asamblea General sobre la labor de la Comisión.
13. Otros asuntos.
14. Fecha y lugar de los futuros períodos de sesiones.
15. Aprobación del informe de la Comisión.

E. Aprobación del informe

10. La Comisión aprobó por consenso el presente informe en su 426a. sesión, celebrada el 2 de junio de 1989.

II. PROYECTO DE CONVENCIÓN SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL

A. Introducción

11. La Comisión decidió en su 16° período de sesiones, celebrado en 1983, incluir el tema de la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en su programa de trabajo 3/ y, en su 17° período de sesiones, celebrado en 1984, asignó a su Grupo de Trabajo sobre Prácticas Contractuales Internacionales la tarea de formular normas jurídicas uniformes sobre ese tema 4/.

12. El Grupo de Trabajo realizó su labor en sus períodos de sesiones octavo, noveno, décimo y undécimo (A/CN.9/260, A/CN.9/275, A/CN.9/287 y A/CN.9/298). Culminó su tarea al aprobar, al final de su 11° período de sesiones, celebrado en enero de 1988, el texto del proyecto de convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional (A/CN.9/298, anexo I).

13. En su 21° período de sesiones, celebrado en 1988, la Comisión pidió al Secretario General que transmitiera el proyecto de convención a todos los Estados y a las organizaciones internacionales interesadas para que formularan sus observaciones al respecto y pidió a la Secretaría que preparara para el 22° período de sesiones de la Comisión una recopilación de las observaciones que se hubiesen recibido. Pidió también al Secretario General que preparara para ese período de sesiones un proyecto de cláusulas finales para el proyecto de convención 5/.

14. En su 22° período de sesiones la Comisión tuvo a la vista el texto del proyecto de convención (A/CN.9/298, anexo I), un informe del Secretario General que contenía una recopilación de las observaciones formuladas por los Gobiernos y las organizaciones internacionales sobre el proyecto de convención (A/CN.9/319 y Add.1 a 5) y un informe del Secretario General que contenía un proyecto de cláusulas finales del proyecto de convención (A/CN.9/321).

15. La Comisión comenzó sus deliberaciones con un debate general sobre el proyecto de convención en su conjunto. Examinó luego la cuestión de si las normas uniformes sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte se debían aprobar en forma de convención o de ley modelo. Posteriormente, realizó un examen del título y de las disposiciones del proyecto de convención, teniendo en cuenta las observaciones presentadas por los gobiernos y las organizaciones internacionales, y examinó el proyecto de cláusulas finales preparado por la Secretaría.

16. La Comisión estableció un grupo de redacción, al que solicitó que incorporase al texto del proyecto de convención las decisiones adoptadas por la Comisión y que examinara los proyectos de artículos para asegurar la coherencia lingüística en cada idioma y la correspondencia entre las versiones de los distintos idiomas.

17. La Comisión examinó luego el proyecto de artículos modificado y presentado por el grupo de redacción (véanse los párrafos 193 a 224 infra). Terminado ese examen, la Comisión aprobó la decisión que figura en el párrafo 225, por la que presenta el proyecto de convención a la Asamblea General, con la recomendación de que la Asamblea convocara a una conferencia internacional de plenipotenciarios para concertar una convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional. El texto del proyecto de convención que se presentará a la Asamblea General figura en el anexo I de este informe.

B. Debate general sobre el proyecto de convención

18. Predominó ampliamente el parecer de que la preparación de normas uniformes sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte era conveniente para lograr la uniformidad jurídica en esa esfera y para llenar las lagunas subsistentes en las convenciones sobre el transporte internacional relativas a cada uno de los medios de transporte. Se dijo que el proyecto de convención resultaba aceptable en general y que constituía una base sólida para el examen en el período de sesiones en curso, en el cual el texto debía quedar terminado.

19. Se afirmó que las normas debían formularse con miras a alentar la mayor aceptación posible por parte de los Estados. Si bien las normas no se vincularían a una determinada convención sobre transporte, debían ser compatibles con los regímenes jurídicos establecidos por las diversas convenciones.

C. Forma de las normas uniformes

20. Se expresó la opinión de que las normas uniformes debían adoptarse en la forma de ley modelo y no en la de una convención internacional. En apoyo de ese criterio se afirmó que las operaciones efectuadas en las terminales evolucionaban rápidamente a medida que progresaba la tecnología y que los Estados podían adaptar con más facilidad su legislación a esos cambios sobre la base de una ley modelo que inspirándose en una convención internacional, que sería complicado enmendar. Además, se indicó que los empresarios de terminales con muy diversos grados de especialización técnica prestaban diferentes tipos de servicios con respecto a diversos tipos de mercaderías y que todos esos empresarios, servicios y mercaderías no deberían, necesariamente, regirse por el mismo régimen jurídico imperativo. Se dijo que convenía, en lugar de aprobar entonces las normas como una convención, aprobarlas antes con la formade ley modelo para observar si funcionaban satisfactoriamente. Según otro parecer, no se requería una convención sobre ese tema porque el asunto es objeto de contratos comerciales entre las partes. El contenido de esos contratos, se adujo, constituía un elemento importante de la competencia entre las terminales.

21. Sin embargo, la opinión más difundida fue que las normas uniformes debían adoptarse en forma de convención. Se sostuvo que una convención era más conducente al logro de uniformidad jurídica que una ley modelo. Se estimó que la adopción de una convención satisfaría las necesidades de aquellos Estados partidarios de asumir un compromiso internacional relativo a normas uniformes aplicables a la responsabilidad de los empresarios de terminales. Los Estados

que no desearan adoptar tal compromiso, podrían, sin embargo, utilizar el texto de la convención como modelo al promulgar sus propias leyes. Además, como casi todos los regímenes de responsabilidad vigentes en el transporte revestían la forma de convenciones, era más apropiado llenar las lagunas subsistentes en esos instrumentos con una convención. Se indicó también que el establecimiento de normas en forma de convención no afectaría a la competencia entre empresarios de terminales, pues las normas regulaban sólo un número mínimo de cuestiones y quedaban otras que podían ser la base de negociaciones entre empresarios de terminales y sus clientes.

22. En consecuencia, la Comisión decidió proseguir su examen del texto en la hipótesis de que las normas uniformes se adoptarían como una convención. No obstante, se llegó al entendimiento de que, una vez establecido el fondo de la convención, la Comisión podía, si lo deseaba, volver a considerar esa decisión.

D. Título del proyecto de convención

23. Se propuso suprimir la palabra "responsabilidad" en el título, o sustituirla por otra, para evitar la inferencia de que el proyecto de convención abarcaba sólo cuestiones relativas a la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte. Se dijo que al suprimir la palabra "responsabilidad", el título describiría con más exactitud el alcance más amplio de las cuestiones abordadas en el proyecto de convención.

24. Se propuso también modificar el título, sustituyendo la expresión "comercio internacional" por "transporte internacional de mercaderías". En apoyo de esa propuesta se indicó que la mayoría de los artículos del proyecto de convención concernían al transporte internacional de mercaderías y no al comercio internacional. En respuesta, se señaló que el Grupo de Trabajo había decidido incluir la expresión "comercio internacional" para reflejar con mayor precisión la función más amplia que habían asumido los empresarios de terminales de transporte.

25. Tras examinar las propuestas, la Comisión decidió mantener el título tal como estaba.

E. Examen de los artículos del proyecto de convención preparados por el Grupo de Trabajo sobre Prácticas Contractuales Internacionales (A/CN.9/298, anexo I) (artículos 1 a 17)

Artículo 1

Inciso a) ("empresario de terminal de transporte")

26. Se expresó la opinión que el concepto de hacerse "carga" de mercaderías que aparecía en la definición de "empresario de terminal de transporte" era impreciso y podía dar lugar a incertidumbre en algunos casos en cuanto a si una entidad quedaba o no comprendida en la definición. Se dijo que la exigencia de que para ser un "empresario" una entidad debiera hacerse cargo de mercaderías a fin de prestar o hacer prestar servicios relacionados con el transporte era en sí contradictoria pues una entidad podía prestar servicios relacionados con el transporte aun cuando las mercaderías no estuvieran a su

cargo. Se dijo también que era inconsecuente con la definición de "servicios relacionados con el transporte" incluida en el párrafo d), puesto que algunos de los servicios mencionados en ese párrafo (por ejemplo, el almacenamiento, el arrumaje, el entablado y la trinka) no significaban hacerse cargo de las mercaderías. Se examinó una propuesta encaminada a cambiar las palabras "se hace cargo de mercaderías" por la expresión "recibe mercaderías" pero se estimó que no resolvía esos problemas y por consiguiente no se aceptó.

27. Otra propuesta consistía en eliminar el concepto por completo suprimiendo las palabras "se hace cargo de mercaderías objeto de transporte internacional, a fin de". En apoyo de esa propuesta, se señaló que el concepto de hacerse cargo de las mercaderías estaba relacionado con la cuestión del momento en que comenzaba la responsabilidad del empresario respecto de las mercaderías. Esa cuestión se trataba en el artículo 3, y no debía abordarse en la definición de "empresario". En oposición a la propuesta se indicó que el concepto era un elemento esencial de la definición de "empresario", pues establecía la relación entre empresario y mercaderías. Se dijo que la eliminación del concepto redundaría en una discrepancia con el artículo 3, pues haría que una entidad fuese considerada empresario si prestaba servicios relacionados con el transporte sin hacerse cargo de las mercaderías, en tanto que según el artículo 3 su responsabilidad sólo empezaba en el momento en que tomaba a su cargo las mercaderías. La eliminación redundaría también en una discrepancia con el artículo 5, pues el fundamento de la responsabilidad del empresario en el marco de ese artículo dependía de que se hubiese hecho cargo de las mercaderías. Asimismo, se puso el reparo de que la propuesta haría que se eliminase la referencia al "transporte internacional"; también de esa referencia se dijo que era un elemento esencial de la definición de "empresario". Aunque la propuesta fue apoyada, se decidió aplazar la toma de una decisión sobre ella hasta tanto se hubiese examinado el artículo 3.

28. Después de que la Comisión hubo examinado el artículo 3, y decidido conservar en ese artículo el concepto de "tomar a cargo" las mercaderías, se expresó la opinión de que también debía conservarse en el inciso a) del artículo 1. Sin embargo, según otra opinión, el contexto del inciso a) del artículo 1 difería del contexto del artículo 3, y la conservación del concepto en el artículo 3 no implicaba forzosamente que debiera conservárselo en el inciso a) del artículo 1, en el cual era innecesario. Tras un extenso debate, la Comisión decidió conservar el concepto en el inciso a) del artículo 1, y no adoptar la propuesta mencionada en el párrafo precedente.

29. Se propuso suprimir en la segunda oración del inciso a) la referencia a transportista o empresario de transporte multimodal, de forma que el texto fuera: "Sin embargo, no se considerará empresario a una persona en la medida en que sea responsable de las mercaderías en virtud de la ley aplicable relativa al transporte". La finalidad de esta propuesta era excluir a los estibadores de la aplicación del proyecto de convención cuando éstos estuvieran comprendidos en las cláusulas de los conocimientos de embarque que hacían extensivos a ellos los beneficios de las excepciones y límites de la responsabilidad a que podían acogerse los transportistas de conformidad con la legislación relativa al transporte. Se dijo que esa solución promovería la eficiencia, pues permitiría que la responsabilidad del estibador hacia el propietario de las mercaderías o hacia otro tercero con derechos sobre las mercaderías quedara abarcada en el seguro de responsabilidad del

transportista, y eliminaba la necesidad de que el estibador obtuviera su propio seguro contra esa responsabilidad. Se afirmó que la propuesta era importante en relación con la aceptabilidad del proyecto de convención en por lo menos un ordenamiento jurídico.

30. Se apoyó además la propuesta aduciendo que, con ella, quedaría eliminada la necesidad de determinar si el estibador era o no responsable de las mercaderías como transportista. Sólo habría que determinar si el estibador era responsable de las mercaderías en virtud de las normas jurídicas que regían el transporte, o si quedaba comprendido en otras normas jurídicas, como las relativas a la manipulación o almacenamiento de cargas.

31. En contra de la propuesta se señaló que las cláusulas del conocimiento de embarque no sometían a los estibadores al régimen jurídico aplicable a los transportistas; únicamente hacían extensivos a los estibadores los beneficios de las excepciones y límites de la responsabilidad a que podían acogerse los transportistas. Se dijo también que no sería conveniente permitir a los estibadores que evitaran la aplicación del proyecto de convención amparándose en la protección de una cláusula del conocimiento de embarque. Era preferible que los estibadores estuvieran sujetos al proyecto de convención que, además de establecer normas reguladoras de las obligaciones y la responsabilidad de los empresarios, se ocupaba de otros importantes asuntos, tales como la documentación y los derechos de garantía del empresario sobre las mercaderías. Aunque se plantearon otras cuestiones sobre la conveniencia y la eficacia de la propuesta, se decidió aceptarla teniendo en cuenta la importancia de las consideraciones que la motivaban. Se declaró que la propuesta no modificaría el fondo de la oración en cuestión sino que únicamente permitiría interpretarla de determinada manera en ciertas jurisdicciones.

Inciso b) ("mercaderías")

32. Se reconoció que el inciso b) no daba una definición del término "mercaderías"; su finalidad era meramente aclarar si debían considerarse como mercaderías, y en qué condiciones, los contenedores, paletas o cualesquiera elementos análogos de embalaje o transporte. Se acordó que, en general, el término "mercaderías" debía interpretarse con amplitud. Así pues, artículos tales como los animales vivos y los muebles debían considerarse mercaderías y no era necesario mencionarlos concretamente en el párrafo. También hubo acuerdo generalizado en que las "mercaderías" incluían bienes no comerciales, como medicamentos y suministros transportados para atender casos de desastre.

33. Se observó una falta de concordancia entre las versiones en los diferentes idiomas con respecto a las palabras "siempre que las mercaderías estén en él agrupadas o embaladas". En la versión inglesa en particular, podía interpretarse que esas palabras implicaban que los contenedores, paletas o elementos análogos vacíos en ninguna circunstancia se podrían considerar "mercaderías". Se hizo una propuesta encaminada a aclarar que los contenedores, paletas y elementos análogos vacíos debían considerarse "mercaderías" siempre que hubiesen sido objeto de transacciones en las cuales hubieran sido tratados como mercaderías, por ejemplo, si habían sido comprados por un consignatario y se enviaban a éste. Según otra opinión, los contenedores, paletas y elementos análogos vacíos deberían considerarse mercancías en todas las circunstancias, pues no correspondía al empresario determinar la condición de esos artículos. Sin embargo, según una opinión

diferente, los contenedores, paletas y elementos análogos vacíos no deberían considerarse mercancías en ningún caso. Después de debatir el punto, la Comisión acordó que el inciso b) debía ser el siguiente: "Cuando las mercaderías se agrupan en un contenedor, una paleta u otro elemento de transporte análogo, o cuando estén embaladas, el término "mercaderías" comprenderá ese elemento de transporte o ese embalaje siempre que no haya sido suministrado por el empresario". La Comisión remitió el inciso al grupo de redacción con instrucciones de que estableciera la correspondencia entre las versiones en los distintos idiomas.

Inciso c) ("transporte internacional")

34. Se observó que el inciso obedecía al propósito de que el empresario pudiera determinar a partir de factores objetivos, tales como el documento de transporte que acompañaba a las mercaderías o las inscripciones de los contenedores, que las mercaderías eran objeto de transporte internacional y que, en consecuencia, sería aplicable el proyecto de convención. El carácter objetivo del inciso a ese respecto mereció un apoyo generalizado. No se aceptó la propuesta de insertar, en el texto inglés, las palabras "by the operator" después de la palabra "identified", porque se dijo que introducía un elemento de carácter subjetivo. Tampoco se aceptaron propuestas encaminadas a sustituir en el texto inglés la palabra "identified" por "can be identified by the operator" y cambiar la palabra "identified" por "identifiable". La Comisión decidió mantener el texto actual del inciso c).

Inciso d) ("servicios relacionados con el transporte")

35. Se reconoció que el inciso proporcionaba una enumeración ilustrativa de los servicios relacionados con el transporte. No pretendía dar una definición general de esos servicios. Se propuso añadir a esa enumeración ciertos tipos de servicios, tales como embalaje y desembalaje de mercaderías y fumigación. Se propuso también formular una definición general, tal vez complementada con ejemplos. Otra propuesta apuntaba a aclarar que la expresión "servicios relacionados con el transporte" comprendía sólo los servicios que suponían la manipulación física de las mercaderías y no, por ejemplo los servicios financieros. Las propuestas fueron remitidas al grupo de redacción.

Incisos e) y f) ("notificación" y "reclamación")

36. Se propuso suprimir los incisos e) y f). A esos efectos se adujo que esos incisos planteaban varias incertidumbres, como la relación, si la había, entre las exigencias de los incisos y las normas probatorias de los sistemas jurídicos nacionales y la naturaleza de la constancia que había que dejar. Otra incertidumbre era si bastaba o no con una notificación o reclamación oral en caso de dejarse constancia de ella en el mismo momento o ulteriormente. Además, se dijo que esos incisos acarrearían el inconveniente de que incluso si el receptor de una notificación o reclamación oral reconocía que se había hecho tal notificación o reclamación, ésta no podría considerarse efectiva.

37. Se dijo que era preferible no prescribir ninguna forma particular de notificación o reclamación en el proyecto de convención; convendría más bien que el asunto se resolviera en la legislación nacional aplicable. A reserva de lo dispuesto en esa legislación, la persona que hiciera la notificación o la reclamación debería poder decidir por sí misma qué forma utilizar conforme a la buena práctica comercial a fin de proteger sus intereses.

38. La opinión generalizada fue que se debían mantener los incisos, quizá con algunas mejoras de redacción. Exigir una notificación o reclamación en una forma que garantizara algún tipo de constancia de la información en ella contenida ayudaría a evitar problemas como el de determinar si la notificación o la reclamación se habían hecho efectivamente y ayudaría también a evitar problemas en cuanto al contenido de la notificación o la reclamación. Asimismo, se consideró provechoso establecer una norma internacional uniforme con respecto a la forma de la notificación o la reclamación, en particular, una norma adaptada a las técnicas de elaboración y transmisión automáticas de datos. En consecuencia, se decidió remitir los incisos al grupo de redacción solicitándole que los examinara a la luz de los debates en la Comisión.

Otros términos

39. Se expresó la opinión de que sería útil aclarar el sentido de algunos otros términos empleados en el proyecto de convención, tales como "cliente" y "persona facultada para recibir" las mercaderías. Se decidió que esos términos se considerarían en relación con los artículos en los cuales aparecían a fin de cerciorarse de que su sentido fuese claro.

Artículo 2

Párrafo 1

40. En relación con el inciso a), se dijo que el factor conducente a la aplicación del proyecto de convención debía ser la prestación en un Estado contratante de los servicios relacionados con el transporte y no la ubicación del establecimiento del empresario en un Estado contratante. En respuesta, se dijo que al fijarse como criterio el establecimiento del empresario, se evitarían problemas que podían surgir en las terminales que están situadas sobre la frontera entre dos Estados, caso que no era inusitado en algunas regiones. Si el criterio para la aplicación del proyecto de convención era la prestación de los servicios del empresario en un Estado contratante y uno de los Estados en que estaba situada la terminal era parte en el proyecto de convención pero el otro no, diversos servicios prestados con respecto a las mercaderías estarían sujetos a diferentes regímenes jurídicos según el sector de la terminal en el cual se prestaran. Además, un empresario podía disponer la prestación de los servicios en el sector de la terminal situado en el Estado que aplicara el régimen jurídico que le fuera más favorable. Al fijar el establecimiento del empresario como criterio para la aplicación del proyecto de convención se evitarían esos problemas. Se expresó que, en la mayoría de los casos, el criterio sugerido tendría el mismo resultado que si el criterio fuera el lugar donde se prestaban los servicios, ya que éstos se prestaban generalmente en el establecimiento del empresario.

41. Se observó que cuando un empresario cuyo establecimiento estaba situado en un Estado no contratante prestaba los servicios en un Estado contratante, la Convención no se aplicaría. Se planteó la cuestión de si esa situación era conveniente y en respuesta, se dijo que al menos tenía la ventaja de ser segura.

42. Con miras a ampliar la aplicación del proyecto de convención, se propuso que a los criterios enunciados en el párrafo 1 se añadiera el lugar en que se prestaban los servicios, de modo que el texto del párrafo fuera el siguiente:

"1) Esta Convención se aplicará a los servicios relacionados con el transporte prestados en relación con mercaderías objeto de transporte internacional:

- a) cuando los servicios relacionados con el transporte son prestados por un empresario cuyo establecimiento esté situado en un Estado contratante, o
- b) cuando los servicios relacionados con el transporte son prestados por un Estado contratante, o
- c) cuando, de conformidad con las normas de derecho internacional privado, los servicios relacionados con el transporte se rigen por la ley de un Estado contratante."

43. Se expresaron dudas sobre la conveniencia de añadir como criterio el lugar en que se le prestaban los servicios, ya que un empresario podía prestar servicios en varios Estados, algunos que fueran Estados contratantes y otros que no lo fueran, de lo que podía derivarse incertidumbre jurídica. Sin embargo, después de un debate, la Comisión aceptó la propuesta.

44. Se propuso que en los incisos a) y b) se sustituyera la expresión "Estado contratante" por "Estado parte", a la luz de la terminología empleada en la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados a la que ciertas convenciones internacionales se habían ya ajustado. No obstante, se observó que el término "Estado contratante" se había utilizado en otras convenciones elaboradas por la Comisión, incluidas la Convención de las Naciones Unidas sobre Letras de Cambio Internacionales y Pagaré Internacionales (1988) elaborada con posterioridad a la entrada en vigor de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados. Se dijo que era conveniente mantener la coherencia terminológica en las convenciones elaboradas por la Comisión. La Comisión convino en que, al emplear el término "Estado contratante", su intención era referirse a los Estados respecto de los cuales regía la Convención. Se decidió remitir la propuesta al grupo de redacción, al que se indicó que tuviera en cuenta la terminología empleada en otras convenciones elaboradas por la Comisión. La decisión ulterior está consignada en el párrafo 165 infra.

Párrafo 2

45. Se manifestaron dudas en cuanto a la conveniencia del párrafo, puesto que la necesidad de determinar cuál era el establecimiento que guardaba la relación más estrecha con los servicios del empresario introducía un elemento de incertidumbre. En respuesta, se dijo que el párrafo era necesario con relación a la aplicación del inciso a) del párrafo 1 en los casos en que el empresario tenía más de un establecimiento.

46. Se propuso que se suprimieran las palabras "el conjunto de" debido a que eran vagas y difíciles de aplicar. Se decidió conservarlas. Por consiguiente, el párrafo 2 se mantuvo sin modificación.

Párrafo 3

47. Contó con cierto apoyo la opinión de que se suprimiera el párrafo en razón de que lo normal era que un empresario tuviese un establecimiento y, por consiguiente, el párrafo era innecesario. Sin embargo, la Comisión decidió

mantenerlo sin modificaciones, habida cuenta de que algunos empresarios que trabajaban por cuenta propia no tenían establecimiento y, en esos casos, la residencia habitual era el factor más apropiado para determinar si se aplicaba la Convención. Además, en otras convenciones internacionales se había adoptado la norma que figuraba en el párrafo.

Artículo 3

48. Se propuso modificar el artículo 3 para que dispusiera que el empresario era responsable de las mercaderías desde el momento en que la ley aplicable relativa al transporte cesara de aplicarse hasta que comenzaran a aplicarse las normas aplicables al siguiente transporte. En apoyo de la propuesta se dijo que el texto actual del artículo 3 no evitaba en todas las situaciones las lagunas que pudieran existir una vez terminada la aplicación del régimen de transporte al transportista entrante y antes de que comenzara la aplicación del régimen de transporte al transportista saliente. Por ejemplo, en una situación en que las mercaderías fueran descargadas de un buque y dejadas en el muelle, la responsabilidad del transportista marítimo en virtud de las Reglas de La Haya terminaría cuando las mercaderías pasaran la batayola del buque, pero la responsabilidad del empresario podría no haber comenzado todavía puesto que podría no considerarse que había tomado a su cargo las mercaderías. Se dijo que la solución propuesta evitaba esas lagunas y ofrecía una norma flexible que adaptaría el período de la responsabilidad del empresario al comienzo y al final de la aplicación del régimen de transporte según diferentes modos de transporte.

49. La propuesta suscitó oposición por las siguientes razones. No era conveniente para la aplicación del proyecto de convención que éste dependiera de otras convenciones o leyes nacionales. El período de responsabilidad del empresario no iría necesariamente precedido o seguido de manera inmediata por el transporte (por ejemplo cuando el expedidor entregaba las mercaderías a una terminal al comienzo del transporte o cuando el empresario entregaba las mercaderías al consignatario después del transporte). El momento del comienzo y el momento de la terminación de la responsabilidad de un transportista en virtud de las convenciones y leyes nacionales no siempre era seguro y era objeto de frecuentes litigios. La propuesta originaría diferentes períodos de responsabilidad según la convención o la ley relativa al transporte que se aplicase. La Comisión no aceptó la propuesta.

50. Se expresaron opiniones contrarias a la definición del comienzo del período de responsabilidad del empresario sobre la base del concepto de tomar las mercaderías a cargo por su parte. Se dijo que este concepto era impreciso y que podía no ser objeto de la misma interpretación en todos los sistemas jurídicos. Por ejemplo cuando el cliente dejara las mercaderías en el área del empresario sin dar instrucciones inmediatamente a éste podía no estar claro cuándo comenzaba la responsabilidad del empresario. Por consiguiente se sugirió que se aclarase el concepto, quizá en una definición que se añadiera al artículo 1, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4 del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (1978) (denominado en adelante las "Reglas de Hamburgo").

51. Se propuso sustituir el concepto de tomar las mercaderías a cargo por el de entregar las mercaderías al empresario. Se dijo que este último concepto era una descripción de hecho apropiada del momento que debía comenzar la

responsabilidad del empresario respecto de las mercaderías en virtud del proyecto de convención. La propuesta no fue aceptada porque se estimó que no reflejaba adecuadamente las diversas formas en que el empresario recibía las mercaderías previstas en el proyecto de convención. Además, se dijo que el concepto de entrega no era más jurídico que el concepto de tomar a cargo.

52. La opinión predominante fue que el concepto de tomar las mercaderías a cargo, si bien no era una solución ideal, era la más conveniente que podía formularse dada la amplia variedad de situaciones que abarcaba el proyecto de convención. Además, el concepto tenía un significado preciso en algunos ordenamientos jurídicos. También se afirmó que el concepto de tomar las mercaderías a cargo llenaba adecuadamente las lagunas una vez terminado el régimen aplicable al transportista entrante y antes de que empezara el régimen aplicable al transportista saliente.

53. Con respecto al momento en que, conforme al proyecto de convención, termina el período de responsabilidad del empresario, se expresó la opinión de que el concepto de poner las mercaderías a disposición de la persona facultada para recibirlas no era suficientemente claro. Por ejemplo, no estaba claro si este concepto implicaba que el empresario estaba obligado a notificar a la persona facultada para recibir las mercaderías que éstas ya estaban disponibles para ser recogidas. Una propuesta, que no fue aceptada, consistía en exigir al empresario que hiciera esa notificación.

54. La Comisión aceptó una propuesta encaminada a sustituir en el texto inglés el concepto de "making the goods available" a la persona facultada para recibirlas por el concepto de "placing the goods at the disposal" de esa persona. La propuesta se basaba en el argumento de que una demora en la recogida de las mercaderías dentro del plazo convenido no debía acarrear la completa finalización de las responsabilidades del empresario, a menos que hubiera notificado al receptor y le hubiera pedido que recogiera las mercaderías. Con sujeción a la enmienda que requería esa propuesta el artículo 3 se mantuvo en la forma que tenía.

Artículo 4

Párrafo 1

55. Se opinó que se debía redactar nuevamente el encabezamiento a fin de aclarar que era el empresario y no su cliente quien podía escoger entre las opciones que figuraban en los incisos a) y b). Según otra opinión, no se debía conceder esa opción al empresario, sino que la elección entre ambas opciones debía hacerse de común acuerdo por ambas partes.

56. Se propuso sustituir la palabra "cliente" en el encabezamiento por "otra parte" o por "otra de las partes en el contrato". Para fundamentar estas propuestas se afirmó que la palabra "cliente" aludía a una relación comercial continuada entre las partes, mientras que podía darse el caso de que un empresario recibiera mercaderías de una parte en una única operación. En contra de esas propuestas se adujo que un empresario podía recibir mercaderías de una persona que no fuera la otra parte en el contrato celebrado con el empresario. Por ejemplo, la otra parte podía ser el expedidor, mientras que las mercaderías podían ser recibidas del transportista del expedidor, y sería el transportista quien necesitaría el documento previsto en el párrafo 1.

57. Se opinó que la expresión "sin demora injustificada" que figuraba en el encabezamiento resultaba imprecisa y que se debía emplear en su lugar otra expresión, tal como "con prontitud". Se afirmó que la terminología debía ser más precisa, dadas las consecuencias de que el empresario no cumpliera oportunamente con su obligación, prevista en el párrafo 2.

58. Se propuso aclarar el inciso a), que el estado y la cantidad de las mercaderías debían estar consignadas en el documento presentado por el cliente (y no haber sido señalados por el empresario) y a ese fin que se sustituyera la expresión "identifying the goods and stating their condition and quantity" ("en el que se identifiquen las mercaderías y se señale su estado y cantidad") por "in which the condition and quantity of the goods are identified" ("en el que se haya consignado el estado y la cantidad de las mercaderías").

59. Se propuso que se suprimiera del inciso a) la expresión "y se señale su estado y cantidad". Como fundamento se dijo que el documento presentado por el cliente no siempre indicaría el estado y cantidad de las mercaderías y que debía bastar con que el empresario firmase un documento sin esa indicación. En favor de que se mantuviera la expresión se dijo que en el documento se debía señalar el estado y la cantidad de las mercaderías, ya que si ello se omitiera, resultaría aplicable la presunción establecida en el párrafo 2.

60. Hubo acuerdo general en que se debía exigir en el inciso a) que el empresario señalase la fecha en que hubiese recibido las mercaderías.

61. Se propuso sustituir en el texto inglés del inciso a) la palabra "produced" (presentado) por "presented" o por "produced or presented", a fin de evitar la suposición de que debía ser el cliente quien redactara el documento. En contra de esas propuestas, se sostuvo que la palabra "produced" indicaba claramente que el documento debía provenir de manos del cliente.

62. Se propuso incluir en el inciso a) una salvedad en la que se estableciese que la mención en el documento del estado y la cantidad de las mercaderías hacía referencia al estado y cantidad sólo en la medida en que pudiesen ser determinados por medios razonables de verificación. Una propuesta relacionada con la anterior consistía en que se permitiese al empresario incluir una reserva en el documento cuando no pudiese verificar esa mención por medios razonables o cuando tuviese motivos para poner en duda su exactitud.

63. Las propuestas daban por supuesto que el empresario que optara por actuar con arreglo al inciso a) debía proceder a una inspección razonable de las mercaderías cuando las recibiese, a fin de verificar la mención contenida en el documento sobre el estado y la cantidad de mercaderías. Si el empresario firmaba el documento, quedaría obligado por la mención contenida en éste a menos que introdujese una reserva. Por lo tanto, se sostuvo que la salvedad era necesaria para proteger al empresario que no disponía de medios razonables para inspeccionar las mercaderías suficientemente o que careciera de ellos en absoluto, a fin de verificar las menciones contenidas en el documento. Otro argumento que se esgrimió en apoyo de la propuesta consistía en que esa salvedad figuraba en el inciso b) y que los incisos a) y b) debían ser paralelos. A fin de alcanzar el resultado a que apuntaba la propuesta se sugirió también que se estableciese en el párrafo 2 que, si el empresario optaba por actuar de conformidad con el inciso a), se presumiría, salvo prueba en contrario, que conocía el estado y la cantidad de las mercaderías tal como constaban en el documento, en la medida en que ello pudiera determinarse por medios razonables de verificación.

64. En contra de las mencionadas propuestas se señaló que las medidas previstas en los incisos a) y b) diferían en cuanto a su índole. Con arreglo al inciso a) el empresario se limitaría a acusar recibo de las mercaderías. Se trataba de un procedimiento rápido y sencillo y el empresario no estaba obligado a inspeccionar las mercaderías, por lo que no cabría interpretar su firma en el documento como el reconocimiento o la aceptación de la declaración efectuada por el cliente en el documento sobre el estado y la cantidad de las mercaderías. Por ello el inciso a) no necesitaba ninguna salvedad. La salvedad era en cambio necesaria en el inciso b), ya que en ese inciso se prevé que el empresario efectúe su propia declaración sobre el estado y la cantidad de las mercaderías. Incluir la salvedad en el inciso a) podría dar a entender erróneamente que el empresario estaba obligado a inspeccionar las mercaderías para verificar las declaraciones que hubiese hecho el cliente en el documento.

65. Como razón adicional para oponerse a esta propuesta se dijo que si el empresario pudiera insertar una reserva en un documento de transporte como el conocimiento de embarque en que se contradijeran las declaraciones que el cliente hubiese hecho en ese conocimiento sobre el estado y la cantidad de las mercaderías, la reserva podría modificar los efectos jurídicos del documento. Se señaló además que el documento previsto en el inciso a) no podría ser transferido a un tercero ni gozaba de otros atributos jurídicos propios del conocimiento de embarque, por lo que si bien era cierto que en el artículo 16 de las Reglas de Hamburgo se había incluido una salvedad fundada en la falta de medios razonables para verificar los datos respecto de los conocimientos de embarque, esa salvedad no era necesaria para el inciso a).

66. Entre quienes se oponían a que se incluyese la salvedad en el inciso a) se expresaron opiniones en favor de que se mantuviera la estructura actual del texto del párrafo 1, con la introducción quizá de algunas mejoras de estilo ya que, según se dijo, ese párrafo era lógico y de fácil aplicación.

67. Con respecto a las palabras "medios de verificación razonables", hubo acuerdo general en que el empresario debería especificar el estado de las mercaderías sobre la base únicamente de su apariencia externa, ya que no podía ser obligado a abrir contenedores sellados.

68. Se propuso añadir en el inciso b) el requisito de que el empresario identificara en el documento las mercaderías a fin de lograr un cierto paralelismo con el inciso a).

Párrafo 2

69. Se propuso suprimir la palabra "aparente" dado que si el empresario no actuaba de acuerdo con el inciso a) o con el inciso b) del párrafo 1 debía suponerse, salvo prueba en contrario, que había recibido las mercaderías en buen estado. Prevalió la opinión de que debía conservarse la palabra "aparente". Se dijo que la situación jurídica del empresario respecto al estado de las mercaderías en virtud de la presunción prevista en el párrafo 2 debería guardar una relación lógica con la situación en que se encontraría de haber actuado de conformidad con el inciso a) o con el inciso b) del párrafo 1. Puesto que, con arreglo al inciso b) del párrafo 1 (y con arreglo al inciso a) del párrafo 1 de aceptarse las propuestas mencionadas anteriormente en el párrafo 62), el empresario habrá de responder del estado de las mercaderías tan sólo en la medida que disponga de medios razonables

para verificar su estado, debe presumirse que un empresario que omite señalar el estado de las mercaderías las ha recibido en buen estado, pero tan sólo en la medida de que disponga de medios razonables para verificarlo. Así, la palabra "aparente" del párrafo 2 guardaba relación con el concepto de "medios de verificación razonables" del párrafo 1. Se expresó la opinión de que se debería aclarar la relación entre esas dos expresiones.

70. Se sugirió aclarar que la presunción prevista en el párrafo 2 se daba no sólo cuando el empresario dejaba de actuar de conformidad con el inciso a) o en el inciso b) del párrafo 1 cuando el cliente le hubiese pedido que actuase así, sino también siempre que el empresario no hubiese firmado o emitido un documento en el que se señalase el estado de las mercaderías en el momento de recibirlas.

71. Se propuso añadir al final del párrafo 2 las palabras "salvo en la medida en que no se haya hecho cargo de las mercaderías para su custodia". En apoyo de esta propuesta, se dijo que la presunción prevista en el párrafo 2 no debería ser aplicable cuando se tratase únicamente de una operación de traslado de un medio de transporte a otro que no implicase operación alguna de almacenamiento o custodia de las mercaderías. Esta propuesta fue aceptada y remitida al grupo de redacción.

72. Al finalizar las deliberaciones sobre los párrafos 1 y 2, la Comisión decidió remitir estos párrafos al grupo de redacción para su ulterior elaboración sobre la base del texto actual.

Párrafo 3

73. La Comisión decidió mantener sin modificaciones el contenido de este párrafo.

Párrafo 4

74. Se expresó la opinión de que la libertad de las partes para utilizar los métodos de firma enunciados en este párrafo debería estar sujeta a la ley aplicable. Se citó como ejemplo el párrafo 3 del artículo 14 de las Reglas de Hamburgo. Según otra opinión, que obtuvo considerable apoyo, se debería permitir en este párrafo cualquier método de firma, incluso por medios electrónicos. Se sugirió expresar esta opinión en términos parecidos a los del inciso k) del artículo 5 de la Convención de las Naciones Unidas sobre Letras de Cambio Internacionales y Pagarés Internacionales (1988). Se pidió al grupo de redacción que preparase dos variantes para este párrafo en que se tuviesen en cuenta las opiniones expresadas.

75. Se dijo que el método de firma debería estar sujeto al consentimiento del cliente y que el empresario debería estar obligado a confirmar su firma cuando el cliente se lo pidiese. La Comisión no consideró necesario hacer referencia a este tipo de cuestiones en el proyecto de Convención.

Propuesta de un nuevo párrafo

76. Se propuso indicar en el artículo 4 que la omisión en el documento de uno o varios de los datos mencionados en el párrafo 1 no afectaría a la existencia o validez del contrato de servicios relacionados con el transporte. Se señaló que existía una disposición parecida en el Convenio para la unificación de

ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional (Varsovia, 1929) (denominado en adelante el "Convenio de Varsovia"). Se observó sin embargo que, con arreglo al Convenio de Varsovia, la existencia del documento de transporte era requisito para la validez del contrato de transporte, mientras que la validez del contrato de servicios relacionados con el transporte no dependía de la existencia o del contenido del documento emitido con arreglo al párrafo 1 del artículo 4 del proyecto de Convención. Se decidió por ello que no era necesario incluir la norma propuesta en el proyecto de Convención.

Artículo 5

77. Se observó que el artículo 5 no contenía una norma especial para el caso de la pérdida o el daño de las mercaderías o de la demora causada por incendio, como la que figuraba en el párrafo 4 del artículo 5 de las Reglas de Hamburgo. La Comisión entendió que las normas sobre responsabilidad que figuraban en el artículo 5 abarcaban todas las causas de pérdida, daño o demora, incluido el incendio.

Párrafo 1

78. Quedó entendido que la palabra "pérdida", tal como aparecía por primera vez en el párrafo, incluiría daños y perjuicios tales como el lucro cesante en los ordenamientos jurídicos en que se podían reclamar. Una propuesta para cambiar esa palabra por "daños y perjuicios" no fue aceptada. Se pidió al grupo de redacción que se cerciorara de que el sentido que se quería dar a la palabra "pérdida" quedase suficientemente claro en las versiones en cada uno de los idiomas.

Párrafo 2

79. Se decidió conservar sin modificaciones el fondo del párrafo. Se observó que el párrafo, si bien se ceñía en términos generales al párrafo 7 del artículo 5 de las Reglas de Hamburgo, se apartaba de ese modelo al referirse a un "incumplimiento" por parte del empresario, sus empleados, representantes u otras personas que hubiere contratado para prestar los servicios, en lugar de "culpa o negligencia" por parte de esas personas. Se expresó apoyo al criterio que figuraba en este párrafo porque reflejaba un tratamiento más moderno de la cuestión. Se señaló que en el artículo 80 de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías (1980) se utilizaba un criterio similar.

Párrafo 3

80. La Comisión decidió sustituir en la versión inglesa la expresión "make them available to" por la expresión "place them at the disposal of", en vista de la decisión similar adoptada con respecto al artículo 3 (véase el párrafo 54 supra).

Párrafo 4

81. Se propuso modificar el plazo que figuraba en el párrafo 4 de 30 a 60 ó 90 días, a fin de dar al empresario amplias oportunidades de ubicar las mercaderías. Se observó que las Reglas de Hamburgo fijaban un plazo de

60 días, mientras que el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías (1980) (denominado en adelante el "Convenio Multimodal") fijaba uno de 90 días.

82. La Comisión decidió mantener el plazo de 30 días. Se señaló que los plazos más largos que figuraban en las Reglas de Hamburgo y en el Convenio Multimodal eran necesarios en vista de las distancias a que se transportaban las mercaderías comprendidas en esos instrumentos y de la extensión del territorio en que habría que realizar búsquedas para ubicar las mercaderías. Un empresario, con arreglo al proyecto de convención, tendría que buscar sólo dentro de la terminal. Además, la persona facultada para recibir algunas mercaderías podría necesitarlas con urgencia (por ejemplo, materiales de construcción) y no debía tener que esperar demasiado para poder considerar que las mercaderías se habían perdido y proceder a adoptar otras providencias.

83. Se propuso excluir la responsabilidad del empresario en caso de fuerza mayor. La propuesta no fue aprobada dado que la Comisión entendía que la fuerza mayor constituía implícitamente una excepción con arreglo al párrafo 1.

84. Se propuso aclarar qué persona tenía el derecho de considerar las mercaderías perdidas. Tras un debate, se decidió especificar que la persona que podía considerar las mercaderías perdidas era la facultada para reclamar la pérdida de las mercaderías. Se observó que ello se ajustaría al párrafo 2 del artículo 12 del proyecto de convención y al párrafo 3 del artículo 5 de las Reglas de Hamburgo.

85. Se planteó la cuestión de si cuando las mercaderías se declaraban perdidas de conformidad con el párrafo 4, pero posteriormente eran encontradas, un tribunal podía declarar que no se habían perdido. Si bien se expresaron opiniones diferentes sobre esa cuestión, la Comisión decidió que la cuestión no estaba comprendida dentro del ámbito del proyecto de convención.

86. La Comisión decidió sustituir en la versión inglesa la expresión "make them available to" por "place them at the disposal of", en vista de la decisión similar adoptada con respecto al artículo 3 y al párrafo 3 del artículo 5 (véanse los párrafos 54 y 80 supra).

Artículo 6

Párrafo 1

87. El texto presentado a la Comisión preveía dos límites de responsabilidad por pérdida o daño de las mercaderías, uno inferior que se aplicaría si las mercaderías eran objeto de transporte por mar o por vías de navegación interior y uno superior si las mercaderías no eran objeto de ese transporte. Se opinó que sería preferible establecer un solo límite de la responsabilidad, independientemente del modo de transporte de que fueran objeto, ya que el sistema del doble límite que figuraba en el texto actual era difícil de aplicar en la práctica. Prevaleció la opinión de que el sistema del doble límite debía conservarse. Se observó que este sistema tenía en cuenta los diferentes valores relativos de las mercaderías transportadas por mar y por vías de navegación interior, por una parte, y por otros modos de transporte,

por la otra. Tenía en cuenta también las diferencias en los niveles relativos de la limitación de la responsabilidad en las convenciones que se ocupaban de esos diversos modos de transporte.

88. Se expresó la opinión de que el párrafo debía modificarse para aclarar en qué punto de la cadena de transporte debía tener lugar el transporte por mar o por vías de navegación interior a efectos de aplicar el límite inferior; es decir, si las mercaderías debían ser transportadas hasta o desde el empresario por mar o por vías de navegación interior, o si el límite inferior se aplicaría si el transporte tenía lugar en cualquier punto de la cadena de transporte. Hubo acuerdo general en que para que se aplicara el límite inferior el transporte no debía estar alejado del empresario en la cadena de transporte, ya que, si lo estuviera, éste podría no saber que se trataba de un transporte por mar o por vías de navegación interior. Se señaló que, con arreglo al Convenio Multimodal, se aplicaría el límite inferior si se trataba de un transporte por mar o por vías de navegación interior en cualquier etapa del transporte. Sin embargo, se observó que, con arreglo a ese Convenio, el empresario de transporte multimodal era parte en el contrato para el transporte en su totalidad y, en consecuencia, sabría de qué tipo de transporte se trataba. La Comisión convino en que al empresario debía aplicarse el límite inferior si de las indicaciones objetivas de que éste disponía se desprendía que las mercaderías eran transportadas hacia el empresario, o habían de transportarse desde el empresario, por mar o por vías de navegación interior.

89. La Comisión decidió aplazar el examen de las cuantías de los límites, que en el texto actual figuraban entre corchetes, hasta que decidiera la forma que adoptarían las normas uniformes. Posteriormente, la Comisión decidió conservar las cuantías que figuraban entre corchetes, dejando de este modo la decisión última respecto de la cuantía de los límites de responsabilidad a la conferencia de plenipotenciarios que adoptase la Convención.

90. Se propuso añadir, como alternativa a la limitación de responsabilidad por kilogramo de peso bruto, una limitación de responsabilidad por bulto o unidad. En apoyo de la propuesta se dijo que el criterio del kilogramo era apropiado para las expediciones pesadas de mercaderías de poco valor, pero no para las mercaderías de gran valor y de relativamente poco peso (por ejemplo, equipo de informática). Para este último tipo de mercaderías era más apropiada un límite por bulto o unidad. Otra razón dada en apoyo del criterio del bulto era que ajustaría los límites aplicables a los empresarios de terminales marítimas a los aplicables a los transportistas por vía marítima, que estaban sujetos a límites alternativos basados en el peso o en el número de bultos o unidades. En respuesta se señaló que el criterio del bulto había sido ampliamente examinado en el Grupo de Trabajo pero no había sido incluido en el texto en razón, en particular, de las dificultades que suponía definir un bulto o una unidad y de que la incorporación de esa posibilidad requeriría disposiciones adicionales en el proyecto de convención relativas, a la documentación, por ejemplo, que complicarían innecesariamente el texto. Por consiguiente, se decidió conservar el límite único de la responsabilidad por kilogramo de peso bruto.

Párrafos 2 y 3

91. La Comisión decidió conservar sin modificaciones el fondo del párrafo.

Párrafo 4

92. Se expresó la opinión de que el fondo del párrafo 4 parecía estar incluido en el párrafo 2 del artículo 13, y se sugirió que se suprimiera el párrafo 4 o se incluyera en él una referencia al párrafo 2 del artículo 13. Prevalió la opinión de que el párrafo 4 debía conservarse en su forma actual. En apoyo de esa opinión se dijo que el párrafo 2 del artículo 13, que abarcaba todas las responsabilidades y obligaciones del empresario, era más amplio que el párrafo 4; el párrafo 4 establecía la aclaración útil de que el empresario podía aceptar límites de la responsabilidad superiores a los fijados en los párrafos 1, 2 y 3.

93. Se observó que el párrafo 4 no especificaba la forma que debía adoptar la aceptación por el empresario. La Comisión convino en que el párrafo, tal como estaba redactado, debía entenderse en el sentido de que el empresario, cualquiera que fuese la forma en que expresara su aceptación de límites superiores, estaba obligado por dicha aceptación y no podía retractarse posteriormente.

Artículo 7

94. Se plantearon varias cuestiones en relación con el título del artículo 7 que, en la versión inglesa, coincidía con el del artículo 7 de las Reglas de Hamburgo. Se observó que en algunas versiones en otros idiomas se empleaba una terminología divergente de la palabra "claims", utilizada en la versión inglesa. Se planteó una cuestión en cuanto a la discrepancia entre el empleo de la palabra "reclamaciones" en el título y la palabra "acción", en el párrafo 1, que implicaba una acción judicial ante un tribunal o un tribunal arbitral. En respuesta a esta última cuestión, se indicó que el uso de la palabra "reclamaciones" en el título era satisfactorio, ya que el artículo sería aplicable respecto de cualquier reclamación presentada contra un empresario, con acción judicial o sin ella.

95. Se expresó la opinión de que las palabras "reclamaciones extracontractuales" deberían reemplazarse, por ejemplo, por "reclamaciones de responsabilidad", a fin de que el título reflejara fielmente el contenido del artículo, que trataba de reclamaciones tanto contractuales como extracontractuales. A ello se respondió que el título era satisfactorio en su forma actual, dado que la principal finalidad del artículo era aclarar que los límites de la responsabilidad serían aplicables incluso respecto de reclamaciones extracontractuales.

96. La Comisión decidió mantener sin modificación el título de la versión inglesa, y pedir al grupo de redacción que velase porque armonizara con las versiones en los demás idiomas.

Párrafo 1

97. Se expresó la opinión de que la palabra "otherwise" era demasiado vaga y que debería reemplazarse por las palabras "of some other nature". Se señaló que con esa palabra se había querido abarcar acciones de una responsabilidad que en algunos regímenes jurídicos no se consideraba contractual ni extracontractual, como por ejemplo el depósito de bienes. La Comisión decidió

conservar la palabra "otherwise", empleada también en el párrafo 1 del artículo 7 de las Reglas de Hamburgo, y pedir al grupo de redacción que cuidara de que la terminología de las demás versiones reflejara fielmente la palabra en el sentido con que se empleaba en la versión inglesa.

Párrafo 2

98. Se expresó la opinión de que el párrafo 2 establecía el derecho a ejercitar una acción contra un empleado o mandatario del empresario u otra persona contratada por el empresario para prestar los servicios relacionados con el transporte. Se señaló, sin embargo, que la existencia de ese derecho dependía de la legislación nacional aplicable y que el párrafo 2 se limitaba a prever excepciones y límites de responsabilidad en las acciones que pudieran incoarse de conformidad con la legislación aplicable contra personas que no fueran el empresario.

Párrafo 3

99. La Comisión consideró que la cuantía total de las sumas exigibles en acciones separadas, a raíz de un mismo incidente, al empresario y a cualquier empleado o mandatario o a algunas de las personas contratadas no debía exceder de la cuantía máxima exigible al empresario. La Comisión pidió al grupo de redacción que revisara las versiones del texto en todos los idiomas para cerciorarse de que expresaran debidamente la opinión de la Comisión.

100. Se expresó la opinión de que en caso de que, de conformidad con el párrafo 4 del artículo 6, un empresario aceptara límites de responsabilidad superiores a los establecidos en el proyecto de convención, en virtud del párrafo 3 los límites superiores serían aplicables no sólo al empresario sino también a sus empleados, mandatarios y otras personas contratadas por el empresario. Según otra opinión, esos límites superiores no eran aplicables a los empleados, mandatarios y otras personas. La Comisión decidió dejar librada la cuestión a la interpretación que de ella se hiciera en los casos concretos.

Artículo 8

Título

101. Se propuso cambiar el título del artículo por el de "No aplicación de los límites de responsabilidad", en razón de que el título actual, al referirse a la pérdida del "derecho" a la limitación de la responsabilidad, introducía un elemento subjetivo, a saber, que el empresario podía decidir si limitaba o no su propia responsabilidad. La Comisión remitió la propuesta al grupo de redacción.

Párrafo 1

102. Se propuso emplear en el texto inglés el término "limitation of liability", en lugar de "limit of liability", a fin de ajustarse a la terminología empleada en el párrafo 1 del artículo 8 de las Reglas de Hamburgo. La propuesta fue remitida al grupo de redacción.

103. Se propuso suprimir las palabras "o de sus empleados o mandatarios", fundándose en las siguientes razones. Al permitir que los límites de responsabilidad a que podía acogerse el empresario desaparecieran debido a los actos de sus empleados o mandatarios, la responsabilidad del empresario no sería asegurable o lo sería únicamente a un precio elevado y el incremento resultante de los costos recaería en último término en el expedidor. Si el empresario mismo estaba libre de culpa, no era justo privarlo de los límites de responsabilidad en razón de actos ilícitos de sus empleados o mandatarios. La disposición debía ajustarse al párrafo 1 del artículo 8 de las Reglas de Hamburgo, en virtud del cual el límite de responsabilidad a que podía acogerse el transportista sólo podía suprimirse en el caso de conducta intencional o temeraria del transportista mismo y no de sus empleados o agentes.

104. La propuesta no fue aceptada. Hubo oposición a ella por los siguientes motivos. El texto actual, en virtud del cual los límites de responsabilidad a que podía acogerse el empresario podían eliminarse en el caso de conducta intencional o imprudente de sus empleados o mandatarios pero no de otras personas a cuyos servicios el empresario recurriera para la prestación de los servicios relacionados con el transporte, era una transacción a que había llegado el Grupo de Trabajo entre la opinión de que los límites debían suprimirse sólo en el caso de conducta intencional o temeraria del propio empresario y la opinión de que debían suprimirse en el caso de una conducta análoga por parte no sólo de sus empleados y mandatarios sino también de otras personas a cuyos servicios recurriera. Los empresarios se organizaban a menudo como entidades jurídicas y esas entidades sólo podían actuar por conducto de sus empleados y mandatarios; así pues, referirse a la conducta intencional o imprudente del propio empresario carecía de significación práctica. Conforme al Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos (1924) (denominado en adelante las "Reglas de La Haya"), enmendadas por un Protocolo en 1968 (las Reglas de La Haya, enmendadas por el Protocolo de 1968 se denominan en adelante las "Reglas de La Haya-Visby"), los límites de responsabilidad a que podía acogerse el empresario podían anularse en el caso de conducta intencional o imprudente de sus empleados o mandatarios; en el Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR) (1956) y en el Convenio de Varsovia figuraban disposiciones similares. El párrafo 1 del artículo 8 de las Reglas de Hamburgo no servía de modelo para el proyecto de convención ya que el criterio más restringido de las Reglas de Hamburgo era parte de un conjunto de transacciones en el que, entre otras cosas, se eliminó la excepción de la culpa náutica de que disponía el transportista de conformidad con las Reglas de La Haya.

105. Se propuso añadir al párrafo un texto con arreglo al cual los límites de responsabilidad a que podía acogerse el transportista podían suprimirse en el caso de conducta intencional o imprudente de sus empleados o mandatarios sólo si éstos actuaban en el ámbito de su trabajo. En apoyo de la propuesta, se dijo que sería injusto privar a un empresario de los límites de responsabilidad si sus empleados o mandatarios actuaban fuera del ámbito de su trabajo. El objetivo de la supresión de los límites era inducir a los empresarios a vigilar la conducta de sus empleados o mandatarios; sin embargo, los empresarios no podían vigilar su conducta fuera del ámbito de trabajo de sus empleados o mandatarios. Se dijo también que añadir el texto propuesto fomentaría la certidumbre y estabilidad con respecto a las limitaciones de la responsabilidad. Se dijo que el concepto de actuar dentro del ámbito del trabajo era conocido y que en muchos sistemas jurídicos tenía un sentido establecido.

106. Hubo oposición a la propuesta por los siguientes motivos. Era difícil determinar si los empleados o mandatarios actuaban o no dentro del ámbito de su trabajo y la adición al texto propuesto alentaría los litigios. El texto estaba desprovisto de significado, ya que la conducta intencional o imprudente estaba por su naturaleza fuera del ámbito del trabajo. En el contexto de las relaciones entre el empresario y el reclamante, el empresario debía asumir el riesgo de la conducta intencional o imprudente por parte de sus empleados y mandatarios.

107. Se señaló además que estaba implícito que una entidad era responsable de los actos de sus empleados o mandatarios sólo si éstos actuaban dentro del ámbito de su trabajo. Sin embargo, frente a este parecer, se señaló que en el contexto del párrafo 1 del artículo 5, el Grupo de Trabajo había tratado de que el empresario fuera responsable de los actos de sus empleados o mandatarios y otras personas contratadas por él, aun cuando actuaran fuera del ámbito de su trabajo.

108. No hubo opinión preponderante en favor ni en contra de la propuesta. Por consiguiente, la Comisión decidió conservar el presente texto del párrafo 1 sin añadir el texto propuesto.

109. No se aceptó una propuesta encaminada a dejar el párrafo 1 entre corchetes para que se examinara en el foro que adoptase la Convención en su forma definitiva.

110. La Comisión estuvo de acuerdo en que, en virtud del párrafo 1, el empresario no perdía la ventaja de los límites de la responsabilidad en caso de conducta intencional o imprudente de personas, distintas de sus empleados o mandatarios, contratadas por él para prestar los servicios relacionados con el transporte.

Párrafo 2

111. La Comisión decidió conservar el fondo del párrafo sin cambios.

Artículo 9

Examen general

112. Se dijo que había que considerar nuevamente el enfoque general del artículo. Sobre este particular, se observó que el artículo establecía que una persona no determinada era responsable de que las mercaderías peligrosas estuviesen marcadas, etiquetadas, embaladas y documentadas conforme a las normas o reglamentos aplicables, a falta de lo cual el empresario podía adoptar medidas precautorias sobre las mercaderías sin que hubiera lugar al pago de una indemnización por su daño o destrucción. Se afirmó que esos elementos del artículo podían tener consecuencias muy amplias y quizá imprevisibles y que era preferible que esas cuestiones fuesen reguladas por los instrumentos internacionales y nacionales referentes a las mercaderías peligrosas, que lo hacían de modo directo y completo. También se afirmó que el artículo no trataba adecuadamente la cuestión esencial de la responsabilidad por pérdidas o daños ocasionados por las mercaderías peligrosas. Se hizo notar que la consecuencia del artículo era que la responsabilidad del empresario por la pérdida o el daño quedaba regulada por

el principio de la presunción de falta o negligencia, con arreglo al párrafo 1 del artículo 5, que resultaba inadecuado en el caso de las mercaderías peligrosas de las que se hacía cargo el transportista. No obstante, la Comisión decidió que el texto actual era una base adecuada para el artículo 9, si bien cabía perfeccionarlo y aclararlo.

113. Se observó que existía un vínculo entre los artículos 9 y 5, pues el artículo 9 constituía una excepción a las normas de responsabilidad establecidas en el artículo 5. Se sugirió que ese vínculo se debía expresar más claramente, situando el artículo 9 más cerca del artículo 5. No obstante, otros miembros opinaron que se debía mantener la ubicación del artículo 9. La Comisión consideró que se trataba de una cuestión de redacción y la remitió al grupo de redacción.

114. Se propuso que se añadiera al artículo 9 la indicación de que no se aplicaba a los casos previstos en el artículo 4. La propuesta se basaba en el criterio de que normalmente el empresario conocería el carácter peligroso de las mercaderías de las que se hacía cargo porque su condición se indicaría en el documento de transporte correspondiente a las mercaderías, y que la palabra "estado" que figuraba en el párrafo 2 del artículo 4 incluía el carácter peligroso de las mercaderías. No obstante, la Comisión estimó que la palabra "estado" se refería a que las mercaderías estuviesen o no dañadas y no a que fuesen o no peligrosas, por lo que la propuesta no fue aceptada.

Encabezamiento

115. Se expresó la opinión de que en el encabezamiento se debía indicar la persona responsable de que las mercaderías estuviesen marcadas, etiquetadas, embaladas y documentadas. Se sugirió que esa persona debía ser el cliente del empresario. No obstante, predominó la opinión de que el artículo no debía referirse a esa cuestión, ya que se hacía referencia a la cuestión en los textos internacionales y nacionales aplicables a las mercaderías peligrosas y si el proyecto de convención también la hacía, surgiría el riesgo de conflicto con esos textos. Por razones análogas, la Comisión no aceptó la sugerencia de que el artículo estableciese expresamente la obligación de informar al empresario acerca del carácter peligroso de las mercaderías.

116. No se aceptó una propuesta de que en el encabezamiento sólo se aludiese a las mercaderías marcadas o etiquetadas como peligrosas a fin de atenerse al párrafo 1 del artículo 13 de las Reglas de Hamburgo.

117. Se formularon varias propuestas relativas a la expresión "conforme a las normas o reglamentos aplicables, relativos a mercaderías peligrosas", que figura en el encabezamiento. Una de ellas consistió en suprimirla porque resultaba innecesaria y porque no figuraba en el párrafo 1 del artículo 13 de las Reglas de Hamburgo. La propuesta no fue aceptada. Otra propuesta tendía a mantener la referencia en su forma actual, sin indicar el país cuyas normas o reglamentos se debían aplicar. En apoyo de esa propuesta se adujo que podían resultar aplicables a las mercaderías recibidas por el empresario las normas o reglamentos relativos a mercaderías peligrosas de varios países, y que el artículo actual no debía excluir la exigencia de dar cumplimiento a las normas o reglamentos. No obstante, predominó la opinión de que era conveniente una referencia concreta a las normas o reglamentos de un país determinado. Se propuso indicar el país en que estaba emplazada la terminal o el país en que se prestaban los servicios relacionados con el transporte.

Tras un debate, la Comisión decidió que se hiciera referencia a todas las normas o reglamentos relativos a mercaderías peligrosas, aplicables en el país en que las mercaderías se entregaban al empresario. La Comisión interpretó que las palabras "las normas o reglamentos" se referían tanto a las normas y reglamentos internacionales como a los nacionales.

118. Se observó que, según el texto actual, las disposiciones de los incisos a) y b) se aplicaban si las mercaderías peligrosas no estaban adecuadamente marcadas, etiquetadas, embaladas o documentadas y si el empresario "no tiene por otro conducto conocimiento" de su carácter peligroso. Se propuso que se incluyera un elemento objetivo en este último requisito, estableciéndose que las disposiciones no se aplicarían cuando el empresario debiese haber conocido el carácter peligroso de las mercaderías. Prevaleció el parecer de que no se debían presumir que el empresario conociese el carácter peligroso de las mercaderías. En consecuencia, la propuesta no fue aprobada.

119. Se expresó la opinión de que la palabra "entitled" ("derecho") que figuraba al final del encabezamiento, se debía examinar nuevamente, pues las precauciones mencionadas en el inciso a) eran obligaciones, y no derechos, del empresario. No obstante, prevaleció la opinión de que la palabra "entitled" expresaba adecuadamente el significado del inciso a).

Inciso a)

120. Se indicó que habría que exigir al empresario que comunicase su intención de destruir las mercaderías, dado el carácter extremo de esa medida y la necesidad de proteger los intereses del propietario de ellas. En contrario, se indicó que, de conformidad con el artículo, las mercaderías sólo se podrían destruir cuando constituyeran un peligro inminente y, por lo tanto, no habría tiempo para dar ese aviso. Teniendo en cuenta esa observación, se propuso que se exigiera que el empresario diera aviso al mismo tiempo que procedía a la destrucción de las mercaderías. Prevaleció la opinión de que los intereses del propietario de las mercaderías quedaban suficientemente protegidos mediante la restricción del derecho a destruir las mercaderías sin pago de indemnización sólo en caso de peligro inminente y la Comisión decidió no establecer el requisito del aviso.

121. La Comisión aceptó una propuesta de que se determinara en el inciso a) que las precauciones previstas en el inciso se debían adoptar por medios lícitos.

Inciso b)

122. Se propuso que en el inciso b) se dispusiera que la persona obligada a reembolsar al empresario fuese "la persona que dejase de cumplir su obligación de informarle sobre el carácter peligroso de las mercaderías conforme a las convenciones internacionales o a la legislación nacional". En apoyo de la propuesta se sostuvo que ayudaba a aclarar quién era la persona obligada a reembolsar al empresario y especificaba que la obligación de reembolsar dimanaba de una omisión. La propuesta fue aprobada en principio, pero modificada del modo siguiente: "la persona que dejase de cumplir la obligación de informar al empresario sobre el carácter peligroso de las mercaderías, conforme a esas normas o reglamentos". Ese texto reflejaba la

decisión de la Comisión de que la persona obligada a dar aviso del carácter peligroso de las mercaderías debía determinarse mediante las reglas internacionales o nacionales pertinentes.

123. Se expresó la opinión de que se debían reembolsar al empresario los gastos ocasionados por la adopción de las precauciones mencionadas en el inciso a), incluso si conocía el carácter peligroso de las mercaderías cuando se hizo cargo de ellas. La Comisión decidió no modificar el texto en ese sentido.

124. La Comisión expresó su interpretación de que el inciso b) no afectaba a ningún derecho que el empresario pudiera tener, en virtud de las leyes nacionales, a que se reembolsara o indemnizara por otras pérdidas, aparte de los gastos indicados en el inciso. La Comisión expresó también su criterio de que la obligación de las personas mencionadas en el inciso b), enmendado por la Comisión, de reembolsar al empresario, no excluía la responsabilidad de esas personas con respecto a los propietarios de otras mercancías existentes en la terminal que hubiesen resultado dañadas por las mercaderías peligrosas.

Artículo 10

Párrafo 1

125. Se propuso que el artículo especificara que el empresario tenía derecho de retención sobre las mercaderías únicamente por el importe y los gastos devengados. La Comisión aceptó la propuesta y la remitió al grupo de redacción.

126. Se propuso que se ampliara el derecho de retención del empresario sobre las mercaderías a fin de abarcar no sólo el importe y los gastos efectuados durante el período en que respondiese por ellas, sino también los relacionados con el período posterior a dicho período de responsabilidad, como los gastos de almacenamiento que se acumulasen a partir de la fecha en que la persona facultada para recibir las mercaderías hubiese debido recogerlas. La propuesta fue aceptada y remitida al grupo de redacción.

127. Se sugirió que el párrafo 1 estipulara expresamente que la legislación aplicable a los acuerdos contractuales por los que se ampliase la garantía del empresario respecto de las mercaderías debería ser la legislación del lugar en que se encontrasen las mercaderías. En contra se dijo que el derecho internacional privado había quedado obsoleto; según conceptos más modernos, las partes deberían poder convenir en la legislación aplicable. Sin embargo, se señaló que la legislación de algunos Estados no permitía tal elección. Se formularon otras propuestas tendientes a suprimir las palabras "conforme a la legislación aplicable", por ser superfluas, o a hacer referencias a la legislación del lugar en que se retuviesen las mercaderías.

128. La Comisión decidió hacer referencia a "la" legislación aplicable en vez de a "cualquier" legislación aplicable para evitar la inferencia de que las partes gozaban de completa libertad para seleccionar la legislación pertinente. Se pidió al grupo de redacción que velara porque en los distintos idiomas las versiones se ajustaran a esta formulación.

Párrafo 2

129. La Comisión decidió no hacer ninguna modificación de fondo al párrafo.

Párrafo 3

130. La Comisión examinó la cuestión de si el empresario debía tener derecho a vender las mercaderías retenidas en su poder únicamente en la medida en que lo permitiese la legislación aplicable o si el artículo 10 debía estipular el derecho de venta independientemente de la legislación aplicable. En apoyo de esta última opinión, se dijo que si se establecía una norma uniforme sobre el derecho de venta se evitarían las incertidumbres resultantes del distinto tratamiento de esta cuestión en los diversos sistemas jurídicos nacionales. También se afirmó que el párrafo no sería necesario si simplemente estipulaba que el derecho de venta dependía de la legislación aplicable, pues la existencia de dicho derecho dependería de la legislación nacional aplicable incluso si no existiese tal disposición.

131. No obstante, prevaleció la opinión de que el derecho de venta debía existir únicamente en la medida en que lo permitiese la legislación aplicable. Se estimó que las legislaciones nacionales relacionadas con el derecho de venta abarcaban importantes cuestiones de política pública y reflejaban diferentes enfoques sobre la base de los cuales era difícil llegar a un acuerdo internacional.

132. Se sugirió que el párrafo se refiriera únicamente a la legislación aplicable, sin estipular expresamente el país cuya legislación se aplicaría. Se observó que en la mayoría de las legislaciones nacionales existían disposiciones y normas relativas al derecho de venta. Sin embargo, predominó la opinión de que en el párrafo se mencionara una determinada legislación nacional. Según otra opinión, dicha legislación debería ser la legislación del Estado en que el empresario tuviese su establecimiento, tal como se estipulaba en la versión actual del párrafo. Se observó que algunas terminales de transporte estaban situadas en la frontera entre dos Estados; en tales casos, si la legislación aplicable era la legislación del Estado en que se encontraban las mercaderías, podría haber incertidumbre con respecto a cuál de las legislaciones sería aplicable, dado que las mercaderías podrían requerir servicios de transporte a ambos lados de la frontera. Además, ello podría alentar al empresario a ubicar las mercaderías en una parte de la terminal sujeta al régimen que le fuese más favorable. Según otra opinión, la legislación aplicable debería ser la del lugar en que el empresario entregase las mercaderías.

133. La Comisión decidió que la legislación aplicable debía ser la del Estado en que se encontrasen las mercaderías. Se señaló que de aplicarse la legislación de algún otro Estado, como la del lugar en que se encontraba el establecimiento del empresario, los Estados cuya legislación nacional no estipulase el derecho de venta tendrían que tolerar la venta de mercaderías situadas en su territorio dado que la legislación de otro Estado permitía dicha venta. Como consecuencia de ello, el proyecto de convención podría resultar inaceptable en Estados cuya legislación no estipulase el derecho de venta. También se señaló que la legislación del lugar en que se encontraban las mercaderías representaba la norma habitual sobre conflicto de leyes.

134. Se opinó que el empresario debería poder vender las mercaderías que hubiese retenido únicamente en la medida en que el valor de éstas fuese proporcional al monto de su reclamación. Sin embargo, se señaló que en algunos casos no sería

posible separar las mercaderías a fin de lograr tal proporcionalidad. También se observó que no era necesario incorporar el concepto de proporcionalidad en el texto, pues ya estaba implícito en el derecho de venta. Además, se dijo que el párrafo 4, en particular la obligación del empresario de responder por el importe de la venta, proporcionaba suficiente protección al dueño de las mercaderías. No obstante, en respuesta a esa observación, se señaló que a menudo las mercaderías que eran objeto de venta forzosa se vendían a precios inferiores a su valor real; en tales casos, la obligación del empresario de responder por el importe de la venta no constituiría una protección suficiente para el dueño de las mercaderías. La Comisión decidió incorporar el concepto de proporcionalidad en el párrafo estipulando que el empresario tenía derecho a vender "todas o una parte de" las mercaderías.

135. La Comisión no aprobó una propuesta en el sentido de que el empresario tenía derecho a vender únicamente las mercaderías que perteneciesen a su cliente y no las de terceros.

136. La Comisión decidió que las disposiciones contenidas en la segunda oración del párrafo 3 se aplicaran no sólo a los contenedores sino también a paletas y artículos análogos de transporte y embalaje. Remitió al grupo de redacción una propuesta en el sentido de sustituir las palabras finales del párrafo por la frase "a menos que el empresario haya hecho reparaciones o mejoras" a los contenedores, a fin de aclarar su significado.

Párrafo 4

137. Se propuso que el empresario tuviera que dejar transcurrir un tiempo razonable antes de vender las mercaderías tras notificar su intención de venta. Este período de espera tendría en cuenta la posibilidad de demoras en la transmisión de la notificación y daría al dueño de las mercaderías suficiente tiempo para tomar las medidas necesarias a fin de proteger sus intereses. En contra de esta propuesta se dijo que el concepto de tiempo razonable no era suficientemente preciso; el párrafo estipulaba que el empresario debía tomar medidas razonables para notificar la venta y no quedaba claro cuándo comenzaría el período de espera si esas medidas no surtían efecto; la introducción de un período de espera alteraría el equilibrio logrado en el párrafo; la exigencia de que el dueño de las mercaderías dispusiese de un período razonable para proteger sus intereses estaba ya implícita en la obligación de notificar; en todo caso, la legislación nacional solía incluir una disposición relativa a los procedimientos de venta que debía respetarse, de conformidad con el párrafo 4. En consecuencia, no se aceptó la propuesta.

138. Se remitió al grupo de redacción una propuesta para sustituir la expresión "en otros aspectos" por "en los demás aspectos".

Artículo 11

Párrafo 1

139. Se pidió al Grupo de Redacción que armonizara el párrafo 1 con el inciso a) del párrafo 1 del artículo 4.

140. Se propuso que se estableciera que el aviso de la pérdida o el daño se debía dar por escrito, lo cual incluía el aviso por telegrama o por télex, como excepción a la norma general relativa a la forma del aviso, establecida en el inciso e) del artículo 1. La Comisión no aceptó esa propuesta.

141. Se expresó la opinión de que el plazo de un día laborable para dar aviso de la pérdida o el daño manifiestos de las mercaderías no era suficiente para que la persona que recibía las mercaderías las examinara y diera el aviso. La Comisión decidió modificar el plazo para dar ese aviso a tres días laborables.

142. Se sugirió que se insertara, después de la expresión "persona facultada para recibirlas" las palabras "del empresario" para evitar la incertidumbre en los casos de empresarios de transporte combinado o de transporte en contenedores. Se consideró que se trataba de una cuestión de redacción y se procedió a remitirla al grupo de redacción.

Párrafo 2

143. La Comisión decidió extender a 15 días el plazo de siete días indicado en el párrafo 2. En cuanto al día en que comenzaría el plazo de 15 días, la Comisión observó que en las versiones en algunos idiomas se hacía referencia al día en que las mercaderías llegasen a su destino final, mientras que en otras versiones se hacía referencia al día en que las mercaderías llegasen al consignatario o al destinatario final. La Comisión consideró que el plazo debía comenzar cuando las mercaderías llegasen al destinatario final de las mercaderías, quien debía tener la posibilidad de examinarlas. La Comisión expresó su preferencia por la expresión "final recipient" (destinatario final) y no por el término "consignee" (consignatario), que podía dar lugar a la interpretación errónea de que se refería a un consignatario en una etapa del transporte anterior a aquella en que las mercaderías fueron transportadas a su destino final.

144. Se dijo que el plazo de 45 días para el aviso era insuficiente, ya que las mercaderías podían continuar su trayecto durante un tiempo considerable tras haber sido entregadas por el empresario. En consecuencia, se propuso suprimir la expresión "pero en ningún caso después de que hayan transcurrido 45 días consecutivos contados a partir de la fecha en que se entregaron a la persona facultada para recibirlas" o bien que se ampliase el plazo a 90 días. Predominó la opinión de que la disposición era útil y se debía mantener. La Comisión decidió ampliar el plazo a 60 días, que era el plazo fijado en el artículo 19 de las Reglas de Hamburgo.

145. Se sugirió que en el párrafo 2, después de la expresión "si no se da aviso", se incluyeran las palabras "al empresario", ya que esas palabras aparecían en la frase análoga del párrafo 1.

Párrafos 3, 4 y 5

146. La Comisión decidió mantener el fondo del párrafo sin modificaciones.

Artículo 12

Párrafo 1

147. Se manifestó que el plazo de prescripción de dos años era contrario a la ley vigente en algunos ordenamientos jurídicos. En consecuencia, se propuso que, en lugar de establecer un plazo de prescripción, el párrafo se refiriese al plazo de prescripción del Estado en que se encontraran las mercaderías. La propuesta no fue aceptada.

Párrafo 2

148. Se propuso que la referencia al artículo 5 que figuraba al final del párrafo fuera al párrafo 4 del artículo 5. La propuesta fue remitida al grupo de redacción.

149. En relación con la primera parte del párrafo, que preveía que el plazo de prescripción comenzara a correr el día en que el empresario hubiese entregado las mercaderías a la persona facultada para recibirlas, se formuló una propuesta tendiente a suprimir la referencia a la persona facultada para recibir las mercaderías. Se afirmó en apoyo de esa propuesta que la prescripción debía comenzar a correr aun cuando el empresario entregara erróneamente las mercaderías a otra persona. En oposición, se señaló que el plazo no debía comenzar a correr en ese caso. La propuesta no fue aceptada.

150. Se decidió modificar la referencia a la entrega de las mercaderías por el empresario a la persona facultada para recibirlas, de modo de referirse a la entrega de las mercaderías por parte del empresario a dicha persona o a la puesta a disposición de ella.

151. Se propuso que, en vez de notificar a la persona facultada para reclamar la pérdida de las mercaderías, se notificara a la persona facultada para recibirlas. En apoyo de esa propuesta se afirmó que a esta última persona el empresario normalmente daría aviso de la pérdida de las mercaderías. Además, se sostuvo que no incumbía al empresario investigar quién estaba facultado para reclamar la pérdida de las mercaderías a fin de determinar a quién debía dar aviso. La opinión predominante fue que la actual referencia a la persona facultada para reclamar las mercaderías debía mantenerse dada la modificación del párrafo 4 del artículo 5, previamente aprobada por la Comisión, a los efectos de que la persona facultada para reclamar las mercaderías pueda considerarlas perdidas.

152. Con respecto a la referencia al aviso de pérdida de las mercaderías, se hizo una propuesta dirigida a precisar si el plazo de prescripción iba a comenzar a correr desde el momento del envío o del recibo del aviso. La propuesta no fue aceptada.

153. Se propuso añadir al final del párrafo las palabras "si esto sucede antes". Se explicó que la finalidad de la propuesta era prever que, en el caso de pérdida total de las mercaderías, el plazo de prescripción comenzaría a correr el día en que el empresario diera aviso de que las mercaderías se perdieron, pero si el aviso se dio con posterioridad al plazo de 30 días después del cual las mercaderías podían considerarse perdidas en virtud del párrafo 4 del artículo 5, el plazo de prescripción comenzaría a correr al expirar el plazo de 30 días. La propuesta quedó aceptada en principio y se remitió al grupo de redacción.

Párrafos 3 y 4

154. La Comisión decidió mantener los párrafos 3 y 4 sin modificaciones en cuanto al fondo.

Párrafo 5

155. Se señaló que, en su forma actual, el párrafo 5 creaba incertidumbre para el empresario, pues quedaría expuesto a acciones de repetición después que el reclamante hubiera sido declarado responsable a raíz de una acción entablada contra él, que podría ser varios años después de que el empresario hubiera entregado las mercaderías. En respuesta, se dijo que el empresario estaba protegido por el requisito de que el reclamante notificara al empresario la acción contra el reclamante. La Comisión decidió mantener el texto del párrafo.

156. Se observó que, conforme al texto actual, el reclamante debe dar aviso de la reclamación contra él dentro de un "plazo razonable" y que estas palabras no eran suficientemente precisas. Se propuso fijar un plazo determinado o exigir que la notificación se hiciera "inmediatamente" o "sin demora indebida". La Comisión decidió mantener la actual referencia a un "plazo razonable".

157. Se propuso que se armonizara el párrafo 5 con el párrafo 5 del artículo 20 de las Reglas de Hamburgo estipulando que la acción de repetición podría entablarse dentro del plazo permitido por la ley del Estado en que se entablara el juicio, pero que el plazo permitido no debía ser inferior al de 90 días actualmente mencionado en el párrafo. La propuesta no fue aceptada.

158. Se propuso que se modificara el párrafo a fin de que la acción de repetición pudiera entablarse contra el empresario no sólo 90 días después de que el reclamante hubiese sido declarado responsable a raíz de una acción entablada contra él o hubiese satisfecho la reclamación en que se fundó esa acción, sino también 90 días después de que el reclamante hubiese satisfecho una reclamación contra él aun cuando no se hubiese entablado ninguna acción. La propuesta no fue aceptada.

159. La Comisión interpretó que la "acción de repetición" mencionada en el párrafo no sólo se refería a las actuaciones judiciales, sino también a las arbitrales.

Artículos 13 y 14

160. La Comisión decidió mantener el fondo de los artículos sin modificaciones.

Artículo 15

161. Se remitió al grupo de redacción una propuesta de trasladar el texto del artículo 15 a las cláusulas finales.

162. Se propuso que se suprimieran las palabras "que sea vinculante para un Estado que sea parte en esta Convención, o de cualquier ley de un Estado que tenga por efecto aplicar una convención relativa al transporte internacional de mercaderías, o que se fundamente en ella". En apoyo de esta propuesta, se dijo que la Convención no debía estar subordinada a la legislación nacional. Los partidarios de mantener esas palabras afirmaron que tenían por objeto preservar los derechos y deberes previstos en la legislación nacional que incorporaba en el derecho interno

las disposiciones de convenciones relativas al transporte internacional de mercaderías. En particular, las palabras "que tenga por efecto" se referían a la legislación de algunos países encaminada a aplicar las convenciones relativas al transporte internacional en las que dichos países eran parte. Las palabras "que se fundamente en" se referían a las leyes de otros países que se derivaban de disposiciones de convenciones relativas al transporte internacional a las cuales el país no se había adherido y correspondían a esas disposiciones. Esta propuesta no fue aceptada. A juicio de la Comisión, el texto en cuestión no subordinaba el proyecto de convención a leyes nacionales que no se fundamentaran en alguna convención relativa al transporte internacional de mercaderías o no tuvieran por objeto dar efecto a tal convención.

Artículo 16

163. Se observó que el artículo se había formulado en términos muy análogos a la disposición modelo relativa a una unidad de cuenta universal, aprobada por la Comisión en su 15º período de sesiones, celebrado en 1982 6/. La Comisión decidió no modificar el contenido de fondo del párrafo.

Artículo 17

Observación general

164. La Comisión observó que el artículo se basaba en el procedimiento de enmienda modelo para la revisión de la limitación de la responsabilidad aprobado por la Comisión en su 15º período de sesiones, celebrado en 1982 7/, así como en el artículo 15 del Protocolo de 1984 que modifica el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (1969).

Párrafo 1

165. En relación con la expresión "Estado[s] contratante[s]", que figura en el texto introductorio y en el inciso a) del párrafo 1, la Comisión volvió a examinar la terminología que había de emplearse en el proyecto de convención, en particular si debía decirse "Estado contratante" o "Estado parte" (véase el párrafo 44 supra). Según una opinión, era preferible emplear la expresión "Estado parte" en todo el texto del proyecto de convención. Sin embargo, la Comisión decidió sustituir todas las referencias a "Estado contratante" que figuraban en los artículos 1 a 16 del presente texto por referencias a "Estado parte" y, en el artículo 17, mantener la referencia a "Estado contratante" sólo en el texto introductorio del primer párrafo, reemplazando las palabras "Estados contratantes" en el inciso a) por "Estados partes". Al adoptar esta decisión, la Comisión expresó su intención de regirse por la terminología establecida en el artículo 2 de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados. La expresión "Estado parte" se empleaba para referirse a un Estado con respecto al cual la Convención estuviese en vigor; el término "Estado contratante" se utilizaba para referirse a un Estado que hubiese consentido en obligarse por la Convención al depositar un instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, independientemente de que la Convención hubiese entrado en vigor respecto de ese Estado. La Comisión pidió al grupo de redacción que, cuando fuese pertinente, reflejara dicha intención en disposiciones ulteriores del artículo 17 y en el proyecto de cláusulas finales.

166. Se formularon las siguientes observaciones con respecto al inciso b): en el proyecto de convención no era conveniente basar la modificación de los límites de la responsabilidad en la modificación de los límites establecidos en instrumentos precisados en una lista exhaustiva ya que algunos de esos instrumentos podrían caer en desuso y se podrían concertar nuevos; como el mecanismo previsto en el inciso b) era automático, podría resultar en un número excesivo de convocatorias de comisiones para examinar la modificación de los límites en el proyecto de convención; según el inciso, los procedimientos para modificar los límites en el proyecto de convención tendrían que iniciarse aun cuando ningún Estado parte los hubiese pedido. Entre las propuestas formuladas para atender esas inquietudes figuraba la sugerencia de que la lista de instrumentos contenida en el inciso b) se incluyera sólo a título ilustrativo y no definitivo o exhaustivo, que se restringiese la frecuencia de las convocatorias de la Comisión de revisión y que no se aplicase el mecanismo previsto en el inciso b), a menos que, como mínimo, un Estado hubiese pedido también la convocatoria de la Comisión.

167. Se propuso asimismo suprimir el inciso b) en su totalidad. En apoyo de esa propuesta se afirmó que, si era necesario modificar los límites de la responsabilidad en el proyecto de convención, un número adecuado de Estados pediría la convocatoria de una comisión de revisión en virtud del inciso a). La Comisión aceptó esa propuesta.

168. La Comisión aceptó la propuesta de que se incluyera una disposición del siguiente tenor:

"Si la presente Convención entrara en vigor más de cinco años después de que quede abierta a la firma, el depositario convocará una reunión de la Comisión dentro del primer año siguiente a su entrada en vigor."

169. Se remitió para su examen por el grupo de redacción la sugerencia de que la propuesta mencionada en el párrafo 167, supra, en cuanto al fondo, se combinara con el actual párrafo 5.

Párrafo 2

170. La Comisión decidió conservar sin modificaciones de fondo el párrafo.

Párrafo 3

171. Se propuso suprimir el párrafo 3 por innecesario ya que simplemente preveía que se debían tener en cuenta todas las consideraciones pertinentes al decidir sobre la modificación de los límites de la responsabilidad. Predominó la opinión de que el párrafo destacaba útilmente consideraciones particularmente pertinentes. En consecuencia, la Comisión decidió conservar el párrafo, con sujeción a la sugerencia de mejorar la redacción del texto introductorio y modificar el inciso a), que se remitieron al grupo de redacción para su examen.

Párrafo 4

172. Se hizo una propuesta, que no fue aceptada, de añadir al párrafo 4 una oración del siguiente tenor:

"La Comisión aprobará las enmiendas por una mayoría de dos tercios de sus miembros presentes y votantes, a condición de que al menos esté presente la mitad de los miembros al momento de votar."

Párrafo 5

173. La propuesta de que el párrafo 5 quedara más cerca del párrafo 1 fue remitida al grupo de redacción para su examen.

Párrafo 6

174. Se indicó que el efecto del párrafo 6 consistía en que una enmienda no entraría en vigor hasta 36 meses después de que su aprobación hubiese sido notificada por el depositario a los Estados contratantes, plazo que se consideró demasiado largo. Por consiguiente, se propuso que cada uno de los dos plazos de 18 meses mencionados en el párrafo se redujera a 12 meses, de modo que sólo se requerirían 24 meses para que una enmienda entrara en vigor. En apoyo de la opinión contraria, se afirmó que los plazos de 18 meses también figuraban en el Protocolo de 1984 que modifica el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (1969), y el plazo de 18 meses en ese texto representaba una transacción. Con respecto al primer plazo de 18 meses mencionado en el párrafo 6, se dijo que un plazo de esa duración era necesario en algunos países en los que la enmienda de los límites de responsabilidad estaba supeditada a una decisión parlamentaria. La Comisión decidió mantener ambos plazos de 18 meses de duración.

Párrafos 7, 8 y 9

175. La Comisión decidió mantener sin modificaciones el fondo de esos párrafos.

F. Examen del proyecto de cláusulas finales preparado por la secretaría (A/CN.9/321) (artículos A a I)

176. La Comisión examinó las cláusulas finales sobre la base de los artículos A a I del proyecto preparado por la secretaría y presentado a la Comisión en el documento A/CN.9/321.

Artículo A

177. La Comisión decidió no modificar el fondo del artículo.

Artículo B

Párrafo 1

178. Se señaló que el párrafo planteaba dos posibilidades para la aprobación de la Convención. Con arreglo a la primera, la Asamblea General, sobre la base de una recomendación de la Sexta Comisión, daría forma definitiva a la Convención, la aprobaría y la abriría a la firma de los Estados. Conforme a la segunda, la Asamblea General convocaría una conferencia diplomática que daría forma definitiva a la Convención, la aprobaría y la abriría a la firma. Al recomendar a la Asamblea General que remitiera el proyecto de convención a una conferencia de nivel diplomático, la Comisión aprobó la segunda posibilidad (véase el párrafo 225 *infra*).

Párrafos 2, 3 y 4

179. La Comisión decidió mantener el fondo de los párrafos sin modificaciones.

Artículo C

180. La Comisión decidió mantener el fondo del artículo sin modificaciones.

Artículo D

181. Se propuso que se permitiese a los Estados formular una reserva para excluir la aplicación del artículo 12, relativo al plazo en que se podían iniciar procedimientos judiciales o arbitrales. Se afirmó que, por lo menos en el sistema jurídico de un Estado, los procedimientos judiciales aplicables a las cuestiones reguladas por el proyecto de convención no prescribían y que, si no se permitía ninguna reserva, ese Estado no podría adherirse a la Convención.

182. También se propuso que se permitiera a los Estados formular una reserva para limitar la aplicación de la Convención a ciertos tipos de empresarios de terminales. Se afirmó que los servicios relacionados con el transporte eran prestados por una amplia variedad de terminales, correspondientes a distintos medios de transporte, en las que se manejaban diferentes tipos de mercaderías y se utilizaban tecnologías de diverso grado de complejidad, y que los Estados tal vez no considerasen conveniente someter todas esas operaciones a un único régimen jurídico. Para fundamentar las propuestas, se adujo también que la posibilidad de formular reservas permitiría que un número mayor de Estados se hiciesen partes en la Convención.

183. En apoyo de la opinión contraria se afirmó que si se autorizaban las reservas se menoscabaría el objetivo de uniformidad de las normas jurídicas que perseguía el proyecto de convención. Además, la propuesta de permitir a los Estados que limitasen la aplicación de la Convención a ciertos tipos de empresarios de terminales contradecía el objetivo de cubrir las lagunas existentes en las convenciones internacionales que regulaban los diversos modos de transporte. Aunque se expresó el parecer de que la decisión de permitir o no reservas debía dejarse a la conferencia diplomática, predominó la opinión de que el proyecto debía establecer expresamente que no podrían formularse reservas a la Convención.

Artículo E

184. La Comisión decidió mantener el fondo del artículo sin modificaciones.

Artículo F

Párrafo 1

185. Se expresaron varias opiniones con respecto al número de ratificaciones o de actos similares necesarios para que la convención entrase en vigor. Según una opinión, cinco ratificaciones o actos similares, cifra que figuraba entre corchetes en el texto actual del artículo F, eran demasiado pocas, pues sólo un número considerablemente mayor sería compatible con el objetivo del proyecto de convención de lograr la unificación del derecho aplicable a la responsabilidad de los empresarios de terminales. Se propusieron otras cifras, como 15, 20 (como en las Reglas de Hamburgo) ó 30 (número exigido por el Convenio Multimodal).

186. Según otra opinión, el número de ratificaciones o actos análogos necesarios para que la Convención entrase en vigor debía ser bajo. Se señaló que un número bajo era más apto para lograr uniformidad. Exigir un número mayor demoraría la entrada en vigor de la Convención durante un período considerable. Un número bajo permitiría que la Convención entrara en vigor en una fecha más próxima y la experiencia con otros instrumentos demostraba que la entrada en vigor de una convención tenía el efecto de atraer a nuevas partes. Se declaró asimismo que los Estados que no desearan aplicar la Convención podrían abstenerse simplemente de pasar a ser partes en ella, pero que no debían, mediante el requisito de un alto número de ratificaciones o actos similares, impedir que la convención entrara en vigor lo antes posible con respecto a los Estados que la necesitaban. Tras un amplio debate, la Comisión decidió fijar el número en cinco.

Párrafos 2 y 3

187. La Comisión decidió mantener sin modificaciones el fondo del párrafo.

Artículo G

Párrafo 1

188. Con respecto a las referencias a los "Estados Contratantes", la Comisión decidió atenerse a su decisión con respecto al párrafo 1 del artículo 17 (véase párr. 165 supra) y modificar el párrafo 1 del artículo G para que dijera:

"El depositario convocará una conferencia de los Estados Contratantes para revisarla o enmendarla si lo solicita un tercio, por lo menos, de los Estados Partes en la presente Convención."

Párrafo 2

189. La Comisión decidió mantener sin modificaciones el fondo del párrafo.

Artículo H

190. Una propuesta encaminada a incorporar en las cláusulas finales las disposiciones del artículo 17 del presente texto fue remitida al grupo de redacción.

Artículo I

191. La Comisión decidió mantener sin modificaciones el fondo del párrafo.

Ultima cláusula

192. La Comisión decidió mantener sin modificaciones en cuanto al fondo la última cláusula.

G. Examen de los artículos del proyecto de convención presentados por el grupo de redacción (artículos 1 a 25)

193. El texto del proyecto de convención presentado por el Grupo de Trabajo incorporaba al texto aprobado por el Grupo de Trabajo sobre Prácticas Contractuales Internacionales en su 11º período de sesiones (A/CN.9/298, anexo I) las decisiones adoptadas por la Comisión en su actual período de sesiones. En el texto también se reflejan los cambios de redacción destinados a mejorar la comprensión y asegurar la coherencia en cada una de las versiones idiomáticas, así como la correspondencia entre ellas.

194. En los párrafos siguientes constan las modificaciones introducidas por la Comisión a algunos de los proyectos de artículos presentados por el grupo de redacción. No se mencionan concretamente otras modificaciones de menor importancia y en particular las que no afectan a las versiones en todos los idiomas. Salvo esas modificaciones, el texto de los proyectos de artículos presentados por el grupo de redacción es el que figura en el anexo I del presente informe. En los párrafos siguientes también se consigna el debate por la Comisión de algunos de los artículos presentados por el grupo de redacción.

Título del proyecto de convención

195. Con respecto a las palabras "en el comercio internacional" que figuraban al final del título, se expresó el parecer de que las palabras "en el transporte internacional" expresarían de modo más adecuado el alcance del proyecto de convención. Se observó que algunos tipos de mercaderías a que se refería el proyecto de convención; los equipos y materiales de exposición y los suministros de socorro en casos de catástrofe, por ejemplo, serían objeto de transporte internacional pero no de comercio internacional. La Comisión aprobó el título en la forma presentada por el grupo de redacción.

Artículo 1

196. La Comisión convino en que los ejemplos de servicios relacionados con el transporte mencionados en el inciso d) indicaban claramente que esos servicios sólo incluían las actividades físicas y no, por ejemplo, los servicios financieros. La Comisión aprobó el artículo en la forma presentada por el grupo de redacción.

Artículo 2

197. Se planteó la cuestión de si era necesario definir la expresión "Estado parte". Se acordó que el parecer de la Comisión sobre el significado de esa expresión, tal como constaba en el presente informe (véase párr. 165 *supra*) resultaba suficiente. La Comisión aprobó el artículo en la forma presentada por el grupo de redacción.

Artículo 3

198. La Comisión aprobó el artículo en la forma presentada por el grupo de redacción.

Artículo 4

Párrafo 1

199. Se expresaron algunas reservas con respecto al texto del párrafo. Hubo oposición a la decisión de suprimir en el inciso a) del párrafo 1 la referencia al estado y cantidad de las mercaderías. La Comisión aprobó el párrafo en la forma presentada por el grupo de redacción.

Párrafos 2 y 3

200. La Comisión aprobó los párrafos en la forma presentada por el grupo de redacción.

Párrafo 4

201. Se expresaron reservas con respecto al párrafo presentado por el grupo de redacción, que se basaba en el párrafo 3 del artículo 14 de la Reglas de Hamburgo. Esas reservas se referían a la disposición que sometía la forma de la firma a la ley nacional, y al hecho de que el párrafo limitaba las formas autorizadas de firma a las registradas por medios mecánicos o electrónicos. Se expresó preferencia por una disposición como la siguiente: "El término "firma" designa la firma manuscrita, su facsímile o una autenticación equivalente efectuada por otros medios". Esa definición estaba tomada del inciso k) del artículo 5 de la Convención de las Naciones Unidas sobre Letras de Cambio Internacionales y Pagarés Internacionales (1988). La Comisión aprobó el párrafo en la forma presentada por el grupo de redacción.

Artículo 5

202. La Comisión aprobó el artículo en la forma presentada por el grupo de redacción.

Artículo 6

203. Con respecto al inciso b) del párrafo 1, se expresó el parecer de que el párrafo no reflejaba la decisión de la Comisión de que el límite mínimo de la responsabilidad sólo debía aplicarse si el empresario disponía de indicios objetivos de que las mercaderías eran transportadas o iban a serlo por mar o por vías de navegación interior, tras haber sido entregadas por el empresario. La Comisión aprobó el artículo en la forma presentada por el grupo de redacción.

Artículo 7

204. Se expresó una reserva con respecto al título del artículo decidido por la Comisión, y que era el mismo presentado por el grupo de redacción; se adujo que el título no reflejaba exactamente el fondo del artículo, que se refería tanto a reclamaciones contractuales como a extracontractuales. La Comisión armonizó el título tal como aparecía en las versiones en algunos idiomas distintos del inglés con el título en la versión inglesa y aprobó el texto del artículo presentado por el grupo de redacción.

Artículo 8

205. Se expresó una reserva con respecto al título del artículo decidido por la Comisión y que era el mismo presentado por el grupo de redacción, aduciéndose que el uso de la palabra "derecho" entrañaba que el empresario podía decidir si limitaba o no su propia responsabilidad. La Comisión aprobó el texto del artículo presentado por el grupo de redacción.

Artículo 9

206. Se expresó disconformidad con la inclusión de la palabra "lícitos" en el inciso a) que, según se adujo, podía conducir a la interpretación de que sólo los "otros medios" utilizados por el empresario para deshacerse de las mercaderías peligrosas debían ser lícitos, y que el empresario podía destruir las mercaderías o transformarlas en inofensivas por medios ilícitos. Según otra opinión, la palabra "lícitos" debía excluirse del todo, pues implicaría que la destrucción de las mercaderías era en general lícita. Por otra parte, se debía incluir en el párrafo la exigencia de que el modo de destruir las mercaderías o de deshacerse de ellas no ocasionase daños al medio ambiente. La Comisión aprobó el texto del artículo presentado por el grupo de redacción.

Artículo 10

207. Se expresó una reserva con respecto al párrafo 1, fundada en que no reflejaba la decisión de la Comisión de que el derecho de retención del empresario debía abarcar no sólo el importe y los créditos devengados durante el período en que el empresario respondía por las mercaderías, sino también los devengados después de la terminación de su período de responsabilidad. La Comisión aprobó el texto del artículo presentado por el grupo de redacción.

Artículo 11

208. Con respecto al párrafo 2, se expresó preferencia por el empleo de las palabras "final destination" de la versión inglesa, en lugar de las palabras "final recipient", como había decidido la Comisión. La Comisión aprobó el texto del artículo presentado por el grupo de redacción.

Artículo 12

209. Se expresó una reserva con respecto a la decisión de la Comisión de mantener el artículo 12. La Comisión aprobó el texto del artículo presentado por el grupo de redacción.

Artículos 13, 14, 15, 16, 17 y 18

210. La Comisión aprobó los textos de los artículos presentados por el grupo de redacción.

Artículo 19

211. Se decidió suprimir la palabra "Contratante" de los párrafos 1 y 4. Se opinó que el párrafo 3 debía modificarse para tener en cuenta la disposición contenida en el inciso b) del párrafo 1 del artículo 2, que la Comisión había añadido. Aparte de la supresión de la palabra "Contratante", la Comisión aprobó el artículo presentado por el grupo de redacción.

Artículo 20

212. Se opinó que debía permitirse que los Estados hicieran reservas a la Convención. En consecuencia, se manifestó oposición al artículo tal como lo presentó el grupo de redacción. La Comisión decidió aprobar el artículo.

Artículos 21, 22 y 23

213. La Comisión aprobó los textos de los artículos presentados por el grupo de redacción.

Artículo 24

Párrafo 1

214. Se expresó insatisfacción por el hecho de que la Comisión hubiese decidido suprimir el inciso b). La Comisión aprobó el párrafo tal como lo presentó el grupo de redacción.

Párrafos 2 y 3

215. La Comisión aprobó los párrafos presentados por el grupo de redacción.

Párrafo 4

216. Se dijo que los instrumentos relativos al transporte mencionados en el inciso a) del párrafo 4 eran los enumerados en el anexo II del documento A/CN.9/298. La Comisión aprobó el párrafo presentado por el grupo de redacción.

Párrafos 5, 6 y 7

217. La Comisión aprobó los párrafos presentados por el grupo de redacción.

Párrafo 8

218. Se opinó que las palabras "Estado parte" debían reemplazarse por "Estado Contratante" o "Estado" debido a que el párrafo, en la forma en que lo había presentado el grupo de redacción, no preveía la situación en que un Estado que hubiese ratificado la Convención o se hubiera adherido a ella, pero respecto del cual la Convención no hubiese entrado todavía en vigor, deseara denunciarla. En apoyo de la opinión contraria, se declaró que el párrafo se relacionaba y era compatible con el párrafo 7, que trataba de la aceptación y entrada en vigor de las modificaciones en relación con los Estados partes. La Comisión aprobó el párrafo presentado por el grupo de redacción.

Párrafos 9 y 10

219. La Comisión aprobó los párrafos presentados por el grupo de redacción.

Artículo 25

220. La Comisión aprobó el texto del artículo presentado por el grupo de redacción.

Cláusula de conclusión

221. La Comisión aprobó el texto de la cláusula de conclusión presentado por el grupo de redacción.

222. La Comisión expresó su reconocimiento al Grupo de Trabajo sobre Prácticas Contractuales Internacionales por haber preparado un proyecto de convención de tan alta calidad. La Comisión manifestó también su reconocimiento al Presidente del Grupo de Trabajo durante la labor de preparación del proyecto de convención, Sr. Michael Joachim Bonell de Italia, y al Presidente del presente período de sesiones, Sr. Jaromir Ruzicka de Checoslovaquia, quien presidió la Comisión durante el examen y la aprobación del proyecto de convención.

H. Procedimiento para la aprobación del proyecto como Convención

223. La Comisión examinó los procedimientos que cabría seguir para la aprobación del proyecto como Convención. La Secretaría hizo una exposición de las consecuencias financieras de la celebración de una conferencia diplomática. La Comisión se mostró decididamente partidaria de recomendar que la Asamblea General convocara una conferencia diplomática para adoptar la Convención. La Comisión fue de la opinión de que había preparado un proyecto de convención que establecía normas amplias y de sólida base jurídica para reglamentar un importante elemento del comercio internacional. Sin embargo, reconoció que ciertas cuestiones de determinados artículos no habían quedado resueltas en forma definitiva y que algunos aspectos del proyecto de convención podían ser afinados más. Confiaba en que una última ronda de negociación condujera a un acuerdo acerca de esas cuestiones y de las posibles mejoras.

224. A fin de lograr esos resultados, la Comisión consideró de particular importancia que en las negociaciones complementarias participaran todos los Estados, especialmente los que no eran miembros de ella y no habían participado en la preparación del proyecto de convención, así como especialistas en cuestiones jurídicas relacionadas con el transporte internacional. En vista de los aspectos fundamentalmente prácticos del proyecto de convención, era importante que participasen también representantes de los diversos círculos económicos y comerciales interesados (por ejemplo, empresarios de terminales, transportistas, expedidores y aseguradores). Se consideró que la participación de amplia base de esos Estados, especialistas y círculos interesados era indispensable para que las cuestiones pendientes se resolviesen de manera satisfactoria y para que la Convención llegase a tener aceptación a nivel mundial. La Comisión estimó que una conferencia diplomática era el foro más conveniente para la celebración de esas negociaciones.

I. Decisión de la Comisión y recomendación a la Asamblea General

225. En su 426a. sesión, celebrada el 2 de junio de 1989, la Comisión aprobó por consenso la siguiente decisión:

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

Recordando que, en su 16° período de sesiones celebrado en 1983, decidió incluir en su programa de trabajo el tema de la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte y que, en su 17° período de sesiones celebrado en 1984, asignó a su Grupo de Trabajo sobre Prácticas Contractuales Internacionales la tarea de preparar normas jurídicas uniformes sobre ese tema,

Observando que el Grupo de Trabajo sobre Prácticas Contractuales Internacionales dedicó cuatro períodos de sesiones a la preparación del proyecto de convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional,

Observando además que la Comisión ha examinado el texto del proyecto de convención en su 22° período de sesiones, celebrado en 1989,

Convencida de que, a fin de que la Convención sea aceptada en todo el mundo, en las negociaciones finales conducentes a su aprobación deben participar todos los Estados, especialistas en los aspectos jurídicos del transporte internacional, y representantes de los círculos comerciales y económicos pertinentes,

1. Presenta a la Asamblea General el proyecto de convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional que figura en el anexo I de este informe;

2. Recomienda que la Asamblea General convoque en 1991 una conferencia internacional de plenipotenciarios de tres semanas de duración a fin de concertar, sobre la base del proyecto de convención aprobado por la Comisión, una convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional.

III. PAGOS INTERNACIONALES

226. En su 19° período de sesiones, celebrado en 1986, la Comisión decidió comenzar la preparación de reglas modelo para las transferencias electrónicas de fondos y encomendar esta tarea al Grupo de Trabajo sobre Pagos Internacionales 8/. El Grupo de Trabajo inició su labor en su 16° período de sesiones, celebrado en noviembre de 1987, examinando una lista de cuestiones jurídicas que podrían ser tratadas en las reglas modelo que figuraban en un informe preparado por la secretaría. Al finalizar su período de sesiones el Grupo de Trabajo pidió a la secretaría que preparase proyectos de disposiciones basadas en las deliberaciones del Grupo, para que fuesen examinadas por el propio Grupo en su próximo período de sesiones (A/CN.9/297, párr. 98).

227. En su actual período de sesiones la Comisión tuvo ante sí los informes correspondientes a los períodos de sesiones 17° y 18° del Grupo de Trabajo (A/CN.9/317 y 318). En su 17° período de sesiones el Grupo de Trabajo examinó los proyectos de disposiciones preparados por la secretaría y pidió que se redactasen nuevamente sobre la base de las deliberaciones celebradas en ese período de sesiones. En el 18° período de sesiones el Grupo de Trabajo examinó las disposiciones que habían sido redactadas nuevamente por la secretaría.

228. En su 18° período de sesiones el Grupo de Trabajo decidió que las disposiciones se elaborarían en la forma de una ley modelo y que el ámbito de aplicación se limitaría a las transferencias de crédito de carácter internacional. No obstante, el Grupo decidió que la ley modelo se aplicaría a todas las transferencias de crédito internacionales, fuesen electrónicas o en papel. Por lo tanto, decidió que el título de los proyectos de disposiciones sería Proyecto de Ley Modelo sobre transferencias internacionales de crédito.

229. La Comisión tomó nota con reconocimiento de los informes del Grupo de Trabajo y recomendó que prosiguiera su labor con miras a presentar un texto a la Comisión para su examen en el 24° período de sesiones, que se celebrará en 1991.

IV. NUEVO ORDEN ECONOMICO INTERNACIONAL

230. En su 19° período de sesiones, celebrado en 1986, la Comisión decidió iniciar su labor en la esfera de las adquisiciones, con carácter prioritario, y encomendó ese cometido al Grupo de Trabajo sobre el nuevo orden económico internacional 9/. En su actual período de sesiones la Comisión tuvo ante sí el informe del Grupo de Trabajo sobre la labor realizada durante su décimo período de sesiones (A/CN.9/315).

231. En el informe se indicó que el Grupo de Trabajo había emprendido un estudio de las principales cuestiones que se planteaban en conexión con las adquisiciones y había examinado la manera de tratar dichas cuestiones. El Grupo había decidido iniciar la preparación de una ley modelo de adquisiciones que sería de utilidad para los países, tanto desarrollados como en desarrollo, para reestructurar o mejorar su legislación y procedimientos en materia de adquisiciones o dictar normas en esa materia si no las tenían.

232. La Comisión expresó su reconocimiento por la labor realizada hasta entonces por el Grupo de Trabajo. Se expresó que las deliberaciones celebradas durante el décimo período de sesiones del Grupo de Trabajo constituían una base sólida para la labor futura de ese Grupo.

233. Se observó que en el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) se continuaba avanzando hacia la ampliación del alcance del Acuerdo sobre Compras del Sector Público del GATT, y se opinó que, al preparar la ley modelo de adquisiciones, el Grupo de Trabajo debía tener en cuenta las novedades que se produjeran en el GATT. Se observó que participantes en la labor en el GATT, así como un observador de la secretaría de esa organización, habían intervenido en el décimo período de sesiones del Grupo de Trabajo, lo que había permitido un intercambio de opiniones y de información provechoso para la labor futura del GATT y de la Comisión en sus proyectos respectivos. También se observó que la labor de la Comisión no duplicaría la del GATT porque el alcance y los objetivos de ambos proyectos diferían en algunos aspectos.

234. Se expresó la opinión de que la ley modelo de adquisiciones que preparaba el Grupo de Trabajo tendría en cuenta las necesidades particulares de los participantes extranjeros en los procedimientos de adquisiciones, así como los arreglos regionales existentes relativos a adquisiciones.

235. La Comisión hizo suyo el parecer del Grupo de Trabajo sobre la conveniencia de intensificar la participación de los países en desarrollo en la labor de ese Grupo. La Comisión pidió al Grupo de Trabajo que prosiguiese su labor con toda prontitud.

V. GARANTIAS Y CARTAS DE CREDITO CONTINGENTE

236. En su 21° período de sesiones, celebrado en 1988, la Comisión examinó el informe del Secretario General sobre cartas de crédito contingente y garantías (A/CN.9/301). La Comisión estuvo de acuerdo con la conclusión del informe de que sería conveniente que hubiera un mayor grado de certidumbre y uniformidad, al tiempo que aprobó la sugerencia que se hacía en el informe de que la labor futura se realizase en dos etapas, la primera relativa a las reglas contractuales o las cláusulas modelo y la segunda relativa a las leyes aplicables en esta esfera 10/.

237. En cuanto a la primera etapa, la Comisión acogió con satisfacción la labor realizada por la Cámara de Comercio Internacional (CCI) respecto de la preparación de un proyecto de reglas uniformes relativas a las garantías y convino en que las observaciones y las posibles recomendaciones de los Estados miembros de la Comisión, órgano que reunía una representación equilibrada de todas las regiones y de los diversos sistemas jurídicos y económicos, contribuirían a que esas reglas resultaran más aceptables a nivel mundial. Por consiguiente, la Comisión decidió que el Grupo de Trabajo sobre Prácticas Contractuales Internacionales dedicase uno de sus períodos de sesiones al examen del proyecto de Reglas Uniformes de la CCI relativas a las garantías para determinar cuál sería la aceptación a nivel mundial de ese proyecto de Reglas, así como para formular observaciones y posibles sugerencias que la Cámara de Comercio Internacional podría tener en cuenta al preparar el texto definitivo de ese proyecto de Reglas 11/.

238. La Comisión pidió también al Grupo de Trabajo que examinase la conveniencia y la viabilidad de emprender en el futuro alguna labor respecto de la segunda etapa prevista en las conclusiones del informe, a saber, la idea de que se intentase lograr una mayor uniformidad en el plano de la legislación mediante una labor encaminada a la elaboración de una ley uniforme 12/.

239. En su actual período de sesiones, la Comisión tuvo ante sí el informe del Grupo de Trabajo sobre Prácticas Contractuales Internacionales acerca de la labor realizada en su 12° período de sesiones (A/CN.9/316). La Comisión tomó nota de que el Grupo de Trabajo había emprendido el examen del proyecto de Reglas Uniformes de la CCI relativas a las garantías, así como el examen de la conveniencia y la viabilidad de lograr una mayor uniformidad en el plano de la legislación. La Comisión tomó asimismo nota de la recomendación del Grupo de Trabajo de que se iniciase la preparación de una ley uniforme, ya sea en forma de una ley modelo o de un convenio.

240. El observador de la CCI dijo que el informe del Grupo de Trabajo, en el que figuraban las observaciones y recomendaciones efectuadas con respecto al proyecto de Reglas de la CCI, había sido examinado en el seno de la CCI y que se había distribuido una versión modificada de ese proyecto de Reglas a los comités nacionales de esa organización. Se esperaba que para finales de 1989 se aprobaría un proyecto definitivo de ese texto con miras a la entrada en vigor de esas Reglas el 1° de enero de 1990.

241. Se expresó la opinión de que el examen por la Comisión de ese proyecto de Reglas no debería sentar el precedente de que la Comisión examinase textos elaborados por otras organizaciones cuando esos textos se encontraran aún en su fase preparatoria y no en su forma definitiva. Como respuesta a esta observación

se dijo que debía distinguirse entre el supuesto de que otra organización preparara un texto para que la Comisión elaborara el texto definitivo y lo patrocinara y el supuesto de un texto que había de ser preparado y patrocinado por otra organización. En este último caso, tal vez fuese deseable que se recabase la opinión de la Comisión cuando los trabajos se encontrasen aún en una fase preliminar.

242. La recomendación del Grupo de Trabajo de que la Comisión iniciase la labor de preparación de una ley uniforme obtuvo amplio apoyo. Se opinó que la elaboración de una ley uniforme por la Comisión atendería a la urgente necesidad de uniformar la legislación relativa a las garantías y a las cartas de crédito contingente.

243. Se expresó la opinión de que debía aplazarse la decisión de emprender esa labor hasta que las Reglas Uniformes de la CCI relativas a las garantías entrasen en vigor y hubiesen sido aplicadas durante algún tiempo. Se dijo en respuesta a esa opinión que la elaboración de una ley uniforme destinada a ser aplicada en el plano de la legislación podía seguir adelante sin duplicar la labor de la CCI relativa a unas reglas uniformes por ser ambos proyectos de índole distinta. Las Reglas de la CCI eran de índole contractual y, tal como se había indicado en el informe del Grupo de Trabajo, dejaban amplias lagunas que sólo podrían colmarse a nivel legislativo.

244. Tras una deliberación, la Comisión decidió que se emprendiese la labor preparatoria de una ley uniforme. Encomendó esa tarea al Grupo de Trabajo sobre Prácticas Contractuales Internacionales y pidió a la secretaría que preparase la documentación necesaria.

VI. COMERCIO COMPENSATORIO INTERNACIONAL

245. En su 19 período de sesiones, celebrado en 1986, la Comisión, al examinar una nota de la secretaría titulada "Labor futura en la esfera del nuevo orden económico internacional" (A/CN.9/277), consideró su futura labor sobre el tema del comercio compensatorio. Hubo considerable apoyo en el seno de la Comisión para que se emprendiesen trabajos sobre ese tema y se pidió a la secretaría que preparase un estudio preliminar sobre él 13/.

246. En su 21° período de sesiones, celebrado en 1988, la Comisión tuvo ante sí un informe titulado "Estudio preliminar de las cuestiones jurídicas del comercio compensatorio internacional" (A/CN.9/302) en el que se describían los modalidades contractuales del comercio compensatorio y se enumeraban algunas de las cuestiones jurídicas más importantes relacionadas con ese tipo de comercio. En ese período de sesiones, la Comisión decidió que sería conveniente preparar una guía jurídica para la redacción de contratos de comercio compensatorio. Se estimó, sin embargo, que esa guía jurídica no debería duplicar la labor de otras organizaciones. La Comisión pidió a la secretaría que preparase un proyecto de esbozo de una guía jurídica a fin de que pudiera decidir sobre su labor futura en esta esfera 14/. En el presente período de sesiones, la Comisión tuvo ante sí un informe titulado "Proyecto de esbozo del posible contenido y estructura de una guía jurídica para la redacción de contratos de comercio compensatorio internacional" (A/CN.9/322).

247. Se expresaron diversas opiniones respecto de si la Comisión debería proseguir su labor en esta esfera. Se dijo, por una parte, que el comercio compensatorio internacional era perjudicial tanto para los países desarrollados como para los países en desarrollo porque introducía elementos de bilateralismo y de fijación de precios en lugar del multilateralismo y de la competencia de precios. Que la Comisión elaborara una guía jurídica para el comercio compensatorio podría interpretarse como una aprobación de ese tipo de comercio y podría estimular a otras partes a dedicarse a él. Desde otra perspectiva, se dijo que una parte considerable del comercio internacional se estaba llevando a cabo por conducto de arreglos de comercio compensatorio, y que en ese tipo de arreglos se planteaban dificultades jurídicas a las que las partes a menudo lograban dar una solución óptima. Esas dificultades eran particularmente engorrosas para los países en desarrollo, que se veían a menudo obligados a recurrir al comercio compensatorio por carecer de divisas.

248. Se sugirió que la Comisión interrumpiese su labor en esta esfera. También se sugirió que la Comisión aplazase su labor hasta que la Comisión Económica para Europa hubiese completado su preparación de una guía sobre los aspectos jurídicos de los contratos de compensación comercial y de los contratos de compensación industrial. La Comisión estaría entonces en mejores condiciones para decidir sobre la labor que habría de efectuar.

249. Prevalció la opinión de que la Comisión debía preparar una guía jurídica para la redacción de contratos de comercio compensatorio internacional. Que la Comisión fuese un órgano jurídico especializado, del que formaban parte Estados que se encontraban a distintos niveles de desarrollo económico, significaba que su labor no duplicaría la labor de otros órganos. La Comisión pidió a la secretaría que preparase para su próximo período de sesiones algunos proyectos de capítulo de esa guía jurídica. La Comisión consideró que el proyecto de esbozo del posible contenido y estructura de una guía jurídica para la redacción de contratos de comercio compensatorio internacional ya preparado por la secretaría constituía una buena base para iniciar su futura labor preparatoria.

VII. COORDINACION DE LA LABOR

250. La Comisión tuvo ante sí un informe del Secretario General sobre las actividades en curso de las organizaciones internacionales en relación con la armonización y la unificación del derecho mercantil internacional (A/CN.9/324). En ese informe se actualizaba la información contenida en otro anterior sobre el mismo tema que se había presentado a la Comisión en su 19° período de sesiones (A/CN.9/281). El informe actual reseñaba actividades bajo los siguientes títulos: contratos comerciales internacionales en general; productos básicos; industrialización; empresas transnacionales; transferencia de tecnología; legislación sobre propiedad industrial e intelectual; pagos internacionales; transporte internacional; arbitraje comercial internacional; derecho internacional privado; facilitación del comercio, y otros temas de derecho mercantil internacional, así como congresos y publicaciones.

251. El Secretario de la Comisión observó que, si bien hasta ahora la práctica había sido presentar cada tres años un informe sobre las actividades en curso de las organizaciones internacionales, la secretaría se proponía presentar esos informes con más frecuencia.

252. El observador de la CCI informó de que un grupo de trabajo de la CCI estaba actualizando la edición de 1980 de los Incoterms, los términos comerciales uniformes de la CCI para los contratos de compraventa internacional. El objetivo de la revisión era sustituir algunos términos que figuraban en la edición de 1980 por términos que correspondieran a las prácticas comerciales modernas, tales como el empleo de contenedores y las técnicas de transbordo rodado. La nueva edición también tendría en cuenta la sustitución de los documentos de transporte en papel por documentación electrónica. Además de introducir nuevos términos, esa edición presentaría a los Incoterms con otra disposición a fin de que los nuevos usuarios pudieran identificar los términos basándose en su referencia a la partida y la llegada. El observador de la CCI indicó que, como había sido la práctica con respecto a los Usos y reglas uniformes relativos a los créditos documentarios, los Incoterms actualizados se presentarían a la Comisión a fin de que los aprobara.

253. El observador del Consejo de Ayuda Mutua Económica (CAME) indicó que proseguía la labor encaminada a perfeccionar los fundamentos jurídicos de la cooperación entre los Estados miembros del CAME y sus organizaciones. En su 43° período de sesiones, celebrado en octubre de 1987, el CAME había reconocido la conveniencia de mejorar las normas del derecho de los contratos y las condiciones generales para la cooperación económica, científica y técnica entre las organizaciones económicas de los Estados miembros del CAME, así como de la convergencia o armonización en los países interesados de las normas jurídicas nacionales conexas. En 1988 se había preparado la versión definitiva de un texto revisado de las condiciones generales de entrega de mercaderías entre organizaciones de los Estados miembros del CAME, con miras a que entrara en vigor a partir del 1° de julio de 1989. Se había concluido la preparación de la guía jurídica para la formulación de contratos sobre cooperación en la producción entre organizaciones económicas de los Estados miembros del CAME. Los países interesados habían adoptado un artículo modelo sobre arbitraje internacional especial y el reglamento para ese tipo de arbitrajes. La Comisión Permanente de Asuntos Jurídicos del CAME prepararía un estudio comparativo de las disposiciones de las condiciones generales de entrega del CAME y las de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías.

Entre otras actividades del CAME cabía citar la preparación de información y documentos de consulta sobre la legislación de los Estados miembros que regía el establecimiento y explotación de empresas conjuntas, combinados e instituciones, así como también el establecimiento de vínculos directos de producción y de carácter científico-técnico entre organizaciones económicas de los Estados miembros.

254. El observador del Comité Marítimo Internacional (CMI) se refirió a la preparación de un proyecto de normas uniformes para su incorporación a las cartas de porte marítimo. El CMI también estaba estudiando la posibilidad de establecer medios electrónicos para la transferencia de derechos sobre las mercaderías en tránsito. Con respecto al Comité del CMI para la unificación del derecho relativo al transporte marítimo de mercancías en el decenio de 1990, se preveía la preparación de directrices que se presentarían al Congreso del CMI, que se celebraría en París en 1990, relativas a los problemas que no habían sido abordados de manera adecuada en los regímenes jurídicos vigentes.

255. El observador del Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) comunicó que el Consejo de Administración ya había manifestado su satisfacción por los progresos que había realizado la Comisión respecto del proyecto de convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional, labor que había sido iniciada por un grupo especial de estudios del UNIDROIT y luego había sido asumida por la Comisión. El observador del UNIDROIT indicó también que para octubre de 1989 se preveía que un Comité de transportes interiores de la Comisión Económica para Europa aprobaría un Convenio sobre responsabilidad por daños ocasionados durante el transporte de mercaderías peligrosas por carretera, ferrocarril y vías de navegación interior. También se habían iniciado en el UNIDROIT trabajos sobre ese texto. Con respecto a la Convención sobre arriendos financieros internacionales y la Convención sobre la facturación ("factoring") internacional, preparadas en el UNIDROIT y aprobadas en mayo de 1988 en Ottawa, el observador del UNIDROIT comunicó que varios Estados habían suscrito ambos instrumentos y que se preveía que pronto entrarían en vigor.

256. En cuanto a la labor actual del UNIDROIT, el observador indicó que el Grupo de estudio sobre la codificación progresiva del derecho mercantil internacional estaba por terminar sus trabajos sobre los principios generales aplicables a los contratos comerciales internacionales. También proseguía en el UNIDROIT la labor relativa a la protección internacional de los bienes culturales. Otros temas del programa de trabajo que se relacionaban con el derecho mercantil internacional eran los contratos de franquicia comercial, las garantías reales sobre equipos móvil y el mandato mercantil.

257. El observador del Comité Jurídico Consultivo Asiático-Africano se refirió a la fructífera cooperación entre la Comisión y el Comité. Observó que este último, en sus períodos de sesiones anuales, examinaba con regularidad la labor de la Comisión desde la perspectiva asiático-africana, y que las observaciones formuladas con respecto a esa labor beneficiaban a ambas partes. También señaló la contribución de la Comisión y su secretaría a los seminarios sobre derecho mercantil internacional organizados por el Comité y destacó la importancia que tenían para divulgar los resultados de la labor de la Comisión en la región asiático-africana. Con respecto a la labor del Comité, el observador informó a la Comisión de que el Comité estaba preparando una guía jurídica sobre empresas conjuntas industriales y que estudiaba normas y principios jurídicos para reestructurar el endeudamiento del tercer mundo. Dijo que en 1989 el Comité había establecido un centro regional de arbitraje en Lagos.

258. El observador del Centro de Arbitraje de El Cairo, que se había establecido con el auspicio del Comité Jurídico Consultivo Asiático-Africano, comunicó que el Centro había celebrado su primer programa de capacitación para árbitros africanos y asiáticos en noviembre de 1988. En el programa habían participado el Instituto Internacional de Derecho del Desarrollo, la Asociación de Arbitraje de los Estados Unidos, la CCI y el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias relativas a Inversiones y habían asistido árbitros de siete países africanos y asiáticos. Se preveían nuevos programas de capacitación en Jeddah en noviembre de 1989 y, provisionalmente, en El Cairo, en enero de 1990. El centro de El Cairo preveía también el establecimiento de un instituto internacional de inversiones y arbitraje que brindaría capacitación a abogados, hombres de negocios y funcionarios de gobierno de Africa y Asia.

259. El observador de la Comisión Interamericana de Arbitraje Comercial (CIAC) informó a la Comisión acerca de la última reunión del Consejo, que se había celebrado el 9 de mayo de 1989 en Cartagena, Colombia. Señaló los constantes esfuerzos de la CIAC por fomentar la aceptación del Convenio interamericano sobre arbitraje comercial internacional (firmado en Panamá en 1975) y la Convención sobre el reconocimiento y la ejecución de las sentencias arbitrales extranjeras (firmada en Nueva York en 1958). Informó a la Comisión de que la CIAC celebraría en los últimos días de septiembre de 1989 la décima Conferencia Interamericana sobre arbitraje comercial.

260. El observador de la Conferencia de Derecho Internacional Privado de La Haya informó a la Comisión acerca de los temas que figuraban en el programa de trabajo de la Conferencia y que se relacionaban con la labor de la Comisión. Entre esos temas figuraba la preparación de una convención sobre la ley aplicable a instrumentos negociables. La Mesa Permanente de la Conferencia estaba preparando un informe referido, por una parte, a la revisión de los Convenios de Ginebra de 1930 y 1931 en los que se regulaban algunos conflictos de leyes relativos a las letras de cambio, los pagarés y los cheques y, por la otra, a los problemas concretos de conflictos de leyes que podría plantear la Convención de las Naciones Unidas sobre Letras de Cambio Internacionales y Pagarés Internacionales. Además, la Conferencia estaba examinando cuestiones de derecho internacional privado relativas al procesamiento automático de datos, el transporte multimodal de mercaderías y las obligaciones contractuales en general.

261. El observador de la Federación Latinoamericana de Bancos informó a la Comisión de que en virtud de una de las resoluciones de la Asamblea General de Gobernadores, celebrada en abril de 1989, los bancos de América Latina debían alentar la adhesión de sus países a la Convención de las Naciones Unidas sobre Letras de Cambio Internacionales y Pagarés Internacionales.

VIII. SITUACION DE LAS CONVENCIONES

A. Convención sobre la prescripción en materia de compraventa internacional de mercaderías

262. La Comisión observó que al entrar en vigor el 1° de agosto de 1988 la Convención sobre la prescripción en materia de compraventa internacional de mercaderías y el Protocolo de 1980 por el que se enmendaba la Convención, incumbía al Secretario General, en su calidad de depositario de la Convención y en virtud del párrafo 2 del artículo XIV del Protocolo, preparar un texto de la Convención enmendada por el Protocolo. La Comisión observó además que mediante notificación en su calidad de depositario, de fecha 17 de abril de 1989, el Secretario General había distribuido un texto de la Convención tal como se proponía que quedara enmendada. En la notificación del depositario se indicaba que si el Secretario General no recibía objeciones al texto propuesto de la Convención enmendada, éste se publicaría en calidad de texto definitivo.

263. El Secretario informó a la Comisión de que el texto propuesto de la Convención enmendada se había traducido a los cinco idiomas oficiales de la conferencia diplomática de 1974. Como el árabe no había sido uno de los idiomas oficiales de esa conferencia diplomática, la Convención no se había traducido a ese idioma. Sin embargo, había una versión árabe del Protocolo de 1980 por el que se enmendaba esa Convención.

264. La Comisión decidió que debía pedir que se elaborara una versión árabe de la Convención enmendada. A ese efecto, pidió al Secretario General que hiciera preparar una traducción al árabe de la Convención enmendada. La traducción sería examinada en el 23° período de sesiones de la Comisión en 1990, oportunidad en que la Comisión propondría un texto al Secretario General que podría distribuirse mediante notificación del depositario, para dar a todos los Estados la ocasión de formular observaciones sobre el texto propuesto antes de publicarlo como la versión árabe definitiva de la Convención enmendada.

B. Firmas, ratificaciones, adhesiones y aprobaciones

265. La Comisión examinó la situación de las firmas, ratificaciones, adhesiones y aprobaciones de las convenciones elaboradas como resultado de su labor, a saber, la Convención sobre la Prescripción en materia de Compraventa Internacional de Mercaderías, el Protocolo por el que se enmienda la Convención sobre la prescripción, el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (Reglas de Hamburgo de 1978) y la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías. La Comisión examinó asimismo la situación de la Convención sobre el reconocimiento y ejecución de las sentencias arbitrales extranjeras (Nueva York, 1958) que, a pesar de no ser fruto de la labor de la Comisión, revestía interés especial para ella en relación con sus trabajos en la esfera del arbitraje comercial internacional. Además, la Comisión tomó nota de las jurisdicciones que habían sancionado leyes basadas en la Ley Modelo de la CNUDMI sobre arbitraje comercial internacional. La Comisión tuvo ante sí una nota de la secretaría sobre la situación de esos instrumentos jurídicos y de la Ley Modelo hasta el 16 de mayo de 1989 (A/CN.9/325).

266. La Comisión tomó nota con gran satisfacción de que, con posterioridad al informe presentado a la Comisión en su 21° período de sesiones, celebrado en 1988, cuatro Estados más habían ratificado la Convención de las Naciones Unidas sobre la Compraventa o se habían adherido a ella: Australia, Dinamarca, Noruega y la República Democrática Alemana. Por ende, el número de Estados que habían ratificado la Convención o se habían adherido a ella era de 19. Representantes y observadores de varios otros Estados informaron de que se estaban adoptando medidas oficiales que se preveía conducirían a la ratificación de la Convención o la adhesión a ella en un futuro próximo.

267. La Comisión expresó su gran satisfacción porque siete Estados más habían ratificado la Convención sobre el reconocimiento y ejecución de las sentencias arbitrales extranjeras o se habían adherido a ella: Antigua y Barbuda, Argelia, Argentina, Bahrein, Dominica, Kenya y el Perú. No sólo era éste el mayor número de Estados que había ratificado la Convención o se había adherido a ella en ningún otro período comparable de su historial de 30 años, sino que la distribución geográfica demostraba el amplio reconocimiento de los beneficios que se obtenían al hacerse parte en la Convención. Se expresó la esperanza de que los Estados que aún no se habían adherido a la Convención lo hicieran en el futuro próximo.

268. Además, se informó a la Comisión de que, desde el último informe en 1988, se habían sancionado leyes basadas en la Ley Modelo de la CNUDMI sobre Arbitraje Comercial Internacional, en Australia, Bulgaria y Nigeria, en las provincias canadienses de Ontario y Saskatchewan y en el Estado de California de los Estados Unidos de América.

269. Con respecto a las Reglas de Hamburgo, se informó a la Comisión de que Nigeria y Sierra Leona habían ratificado la Convención o se habían adherido a ella, con lo que el número total de Estados partes era de 14. Dado el número de Estados que se preveía completarían el proceso conducente a la ratificación de la Convención o la adhesión a ella en el presente año, el Secretario de la Comisión reafirmó la expectativa manifestada por la secretaría en 1988, durante el 21° período de sesiones de la Comisión, de que, para fines de 1989, por lo menos los 20 Estados necesarios para que la Convención entrase en vigor la habrían ratificado o se habrían adherido a ella.

270. Varios representantes y observadores indicaron que sus gobiernos seguían con interés los acontecimientos relacionados con las Reglas de Hamburgo y que volverían a examinar su posición, una vez que la Convención entrara en vigor, con miras a ratificarla o adherirse a ella.

271. El Secretario informó a la Comisión de que se había preparado la versión definitiva de la Convención de las Naciones Unidas sobre Letras de Cambio Internacionales y Pagares Internacionales, que quedaba abierta a la firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión. Se habían distribuido copias auténticas a las secciones de tratados de los ministerios de relaciones exteriores y se habían distribuido ejemplares de la Convención en el período de sesiones de la Comisión. Varios representantes y observadores declararon que se había iniciado el proceso de consulta para determinar si sus gobiernos firmarían la Convención. El Secretario señaló que el informe sobre la situación de las convenciones que se ha de presentar a la Comisión en su 23° período de sesiones contendría informaciones sobre las medidas adoptadas con respecto a dicha Convención.

IX. FORMACION Y ASISTENCIA

272. La Comisión tuvo ante sí una nota de la secretaría en la que se mencionaban las actividades desplegadas durante el año anterior en materia de formación y asistencia, así como posibles actividades futuras en esa esfera (A/CN.9/323). En la nota se indicaba que dado que en su 20° período de sesiones, celebrado en 1987, la Comisión había declarado "que la capacitación y asistencia constituían una actividad importante de la Comisión a la que se debería otorgar una prioridad más elevada que en el pasado" 15/, la secretaría había tratado de planificar un programa de actividades más amplio que el realizado hasta entonces. En esta labor, la secretaría había tenido presente la decisión adoptada por la Comisión en su 14° período de sesiones, celebrado en 1981, de que uno de los principales objetivos de las actividades de capacitación y asistencia era la promoción de los textos emanados de la labor de la Comisión 16/.

273. En su 21° período de sesiones, celebrado en 1988, se había informado a la Comisión de que la secretaría tenía previsto organizar un seminario en Maseru en 1988, en cooperación con el Gobierno de Lesotho y la Zona de Comercio Preferencial para los Estados de Africa Oriental y Meridional. El seminario se celebró del 25 al 30 de julio de 1988.

274. El seminario contó con la asistencia de 34 participantes, entre los que figuraban altos funcionarios gubernamentales, representantes de cámaras de industria y comercio y universidades de 14 países (Burundi, Djibouti, Etiopía, Kenya, Madagascar, Malawi, Mauricio, Mozambique, República Unida de Tanzania, Rwanda, Swazilandia, Uganda, Zambia y Zimbabwe), además de otras 36 personas de Lesotho. En el seminario examinaron las convenciones y otros textos jurídicos preparados por la Comisión.

275. La Comisión tomó nota de que los resultados del seminario habían sido examinados en la reunión del Comité de Expertos Jurídicos de dicha Zona de Comercio Preferencial, celebrada en Lusaka del 6 al 8 de octubre de 1988, en la cual el Comité había llegado a la conclusión de que, "habida cuenta de la importancia de estos textos para el éxito del acuerdo económico entre los países de la Zona de Comercio Preferencial, se debía instar a los Estados miembros de dicha Zona a que examinaran y, de ser posible, adoptaran dichos textos" (informe de la primera reunión del Comité de Expertos Jurídicos, PTA/TC/LEG/I/9, párr. 66). El Consejo de Ministros de la Zona de Comercio Preferencial, en su 13a. reunión, celebrada en Arusha, República Unida de Tanzania del 26 al 29 de noviembre de 1988, había tomado nota del informe del seminario. Como el Consejo había observado:

"El aspecto más importante del seminario fue el reconocimiento por los participantes de que la adopción de los textos jurídicos de la CNUDMI por los Estados miembros contribuiría al logro de los objetivos de la Zona de Comercio Preferencial, dado que su finalidad era reducir al mínimo las discrepancias entre las legislaciones nacionales vigentes. Se informó al Consejo de que los participantes recomendarían a sus Gobiernos la adopción de los distintos textos de la CNUDMI."

(Informe de la 13a. reunión del Consejo de Ministros, PTA/CM/XIII/5, párrs. 347 y 348.)

276. La Comisión se declaró satisfecha por los resultados del seminario. Pidió a la secretaría que se mantuviera en contacto con la secretaría de la Zona de Comercio Preferencial y con los participantes en el seminario a fin de mantener el interés de éstos en la labor de la Comisión y en el examen y la posible aprobación, por los Estados interesados, de los textos preparados por la Comisión.

277. En su 21° período de sesiones, celebrado en 1988, la Comisión había expresado su acuerdo con el plan de la secretaría de celebrar un simposio sobre la labor de la Comisión en ocasión de su 22° período de sesiones 17/. El simposio se celebró durante la segunda semana del período de sesiones de la Comisión, del 22 al 26 de mayo de 1989.

278. Se habían recibido aproximadamente 250 solicitudes de 90 países para el seminario. Se dispuso de fondos para conceder 32 becas para solventar los gastos de viaje de los participantes de países en desarrollo. Otras 48 personas participaron sin recibir apoyo financiero.

279. Representantes y observadores que habían participado en la preparación de los textos, así como funcionarios de la secretaría, dictaron conferencias sobre las convenciones y otros textos jurídicos preparados por la Comisión.

280. La secretaría informó de que los participantes habían expresado su reconocimiento por la oportunidad que se les había brindado de conocer más a fondo la labor de la Comisión. Los participantes de países en desarrollo, en particular habían hecho hincapié en que las actividades de esta índole que llevaba a cabo la Comisión eran un importante vehículo para difundir los conocimientos especializados en materia de derecho mercantil internacional y promover la adopción y utilización de los textos preparados por la Comisión.

281. Los representantes y observadores que asistieron al período de sesiones y que habían dictado conferencias en el simposio expresaron su satisfacción por el interés demostrado por los participantes y el alto nivel de las preguntas formuladas y de los debates celebrados en el simposio.

282. La Comisión expresó su agradecimiento a todos los que habían participado en la organización del seminario de Lesotho y en el simposio, así como a quienes habían dictado las conferencias. En particular, la Comisión expresó su gratitud a Dinamarca, los Estados Unidos de América, Finlandia, Noruega, los Países Bajos y Suecia, países que habían contribuido a la financiación del seminario de Lesotho y a Austria, el Canadá, Dinamarca, Finlandia y Suecia, que habían contribuido a financiar el simposio. La Comisión tomó nota con reconocimiento de la promesa de Finlandia de contribuir la suma anual de 100.000 marcos (aproximadamente 23.000 dólares EE.UU.) durante un período de cuatro años para apoyar el programa de formación y asistencia de la Comisión. La Comisión también tomó nota con reconocimiento de la promesa de contribución de Suiza de 50.000 francos anuales durante un período de cuatro años en apoyo del programa general de la Comisión, y señaló que había sido posible utilizar una parte de estos fondos para el simposio.

283. Se informó a la Comisión de que la secretaría tenía previsto intensificar aún más sus esfuerzos encaminados a organizar o copatrocinar seminarios y simposios sobre derecho mercantil internacional, especialmente para los países en desarrollo. Dado el interés suscitado por el simposio celebrado durante el 22° período de sesiones y las ventajas de celebrar simposios con ocasión de los

períodos de sesiones de la Comisión cuando éstos se celebraran en la sede de la secretaría de la Comisión en Viena, se expresó la intención de organizar un simposio durante el 24° período de sesiones de la Comisión en 1991.

284. Con miras a promover los textos preparados por la Comisión entre los Estados asiáticos miembros del Comité Consultivo Jurídico Asiático-Africano, en octubre de 1989 se celebraría en Nueva Delhi un seminario organizado juntamente con el Comité. Se había invitado a la secretaría a participar en dos seminarios que organizaría en el curso de 1989 la Comunidad del Caribe sobre el transporte marítimo de mercaderías, en los cuales uno de los principales temas de examen serían las Reglas de Hamburgo.

285. Para marzo de 1990 estaba prevista la celebración en Moscú de un seminario sobre la labor de la Comisión para participantes de países en desarrollo. El seminario se financiaría con cargo a un fondo fiduciario establecido por la Unión Soviética junto con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo para la formación de participantes de países en desarrollo.

286. La secretaría informó de que estaba adelantando gestiones para celebrar otros seminarios en países en desarrollo de diversas partes del mundo. Se esperaba disponer de financiación tanto para los seminarios y simposios de mayor envergadura, basados en el modelo del seminario de Lesotho y del simposio celebrado en el período de sesiones en curso, así como para reuniones más pequeñas, con menos participantes y una lista de temas más limitada. Se señaló que ambas clases de reuniones eran útiles en el marco de un programa de seminarios y simposios destinados a promover la labor de la Comisión.

287. La Comisión aprobó los esfuerzos de la secretaría con miras a organizar un programa más intensivo de seminarios y simposios. Recordó la invitación formulada por la Asamblea General en el inciso c) del párrafo 5 de la resolución 43/166, de 9 de diciembre de 1988, a los gobiernos, a los órganos competentes de las Naciones Unidas y a organizaciones, instituciones y particulares a que aportaran contribuciones voluntarias al Fondo Fiduciario para los simposios de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional para financiar tales actividades. La Comisión también recordó la invitación que, por su parte, había formulado en su 22° período de sesiones a aportar contribuciones voluntarias, de ser posible, anualmente 18/.

X. RESOLUCIONES PERTINENTES DE LA ASAMBLEA GENERAL Y OTROS ASUNTOS

A. Resoluciones de la Asamblea General sobre la labor de la Comisión

288. La Comisión tomó nota con reconocimiento de la resolución 43/166 de la Asamblea General, de 9 de diciembre de 1988, relativa al informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su 21° período de sesiones, y de la resolución 43/165, de 9 de diciembre de 1988, relativa a la Convención de las Naciones Unidas sobre Letras de Cambio Internacionales y Pagaré Internacionales.

B. Futuro programa de trabajo

289. Se hizo notar que en el 21° período de sesiones de la Comisión, celebrado en 1988, había recibido amplio apoyo la propuesta de que se examinase la necesidad de elaborar principios jurídicos aplicables a la formación de contratos mercantiles internacionales con medios electrónicos, particularmente mediante pantallas de exposición visual 19/. El Secretario de la Comisión declaró que se había llevado a cabo una investigación preliminar sobre esta cuestión, pero que la secretaría aún carecía de información suficiente para elaborar un estudio. Algunas delegaciones expresaron que sus gobiernos estaban dispuestos a brindar a la secretaría la información pertinente. La Comisión pidió a la secretaría que preparase un estudio preliminar sobre el tema para el próximo período de sesiones de la Comisión.

C. Publicaciones

290. El Secretario de la Comisión informó acerca de la situación de la publicación del Anuario de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, en los cuatro idiomas en que aparecía. El propósito era publicar el Anuario correspondiente a cada año al final del año siguiente. Con arreglo a ese criterio, la edición de 1987 del Anuario se debería haber publicado hacia finales de 1988. El Secretario informó de que se habían publicado las versiones inglesa y rusa de la edición de 1986, que abarcaba la labor del 19° período de sesiones de la Comisión. En español se había publicado el Anuario de 1985, mientras que la versión francesa sólo había llegado hasta 1983. A la sazón se esperaba que hacia fines de 1989 se hubiera publicado el Anuario en su versión inglesa hasta el año 1987, y en sus versiones española, francesa y rusa hasta el año 1986.

291. La Comisión expresó su preocupación por la prolongada demora en la publicación del Anuario, en particular en su versión francesa. Se observó que el Anuario era el único medio eficaz para dar a conocer ampliamente la historia de la redacción de los textos jurídicos preparados por la Comisión. Se estimó que para el fomento de la labor de la Comisión revestía gran importancia que los especialistas en cuestiones jurídicas y los funcionarios de los Estados que no eran miembros de la Comisión, y que, por lo tanto, no disponían de la colección completa de los documentos de la Comisión en su forma original, tuviesen acceso a dichos documentos por conducto del Anuario tan pronto como fuese posible. Por lo tanto, la Comisión pidió a la secretaría que adoptase las medidas necesarias para que, hacia fines de 1991, estuviese publicado el Anuario de 1990 en los cuatro idiomas, y que en años posteriores el Anuario de cada año se publicase hacia finales del año

siguiente. La Comisión pidió a la secretaría que le informase en su 23° período de sesiones, que se celebraría en 1990, sobre los progresos realizados para lograr ese objetivo.

292. El Secretario de la Comisión declaró que la secretaría proyectaba publicar en 1991 una edición actualizada de la obra CNUDMI: Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, publicada en 1986 y destinada a familiarizar a los lectores con la labor de la CNUDMI en favor de la armonización y unificación del derecho mercantil internacional. En esa obra, destinada a especialistas, profesionales del derecho e investigadores, así como a un público más amplio, se brindaba una historia y descripción de la CNUDMI, se examinaba el programa de trabajo de la Comisión y se incluían los textos jurídicos y otros documentos emanados de su labor. El Secretario adelantó que la edición actualizada incluiría varios textos jurídicos adicionales que se habían elaborado después de la última edición o que se preveía existirían en 1991. Entre ellos figurarían la Convención de las Naciones Unidas sobre Letras de Cambio Internacionales y Pagaré Internacionales, la Convención sobre la Prescripción en Materia de Compraventa Internacional de Mercaderías, enmendada por el Protocolo de 1980, la Convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional, cuyo proyecto había sido aprobado por la Comisión en el período de sesiones en curso, y la Ley Modelo sobre transferencias internacionales de crédito, que se estaba elaborando a la sazón.

293. La Comisión tomó nota con reconocimiento de la bibliografía de obras recientes relativas a la labor realizada por la CNUDMI, que figuraba en el documento A/CN.9/326.

D. Límites de la responsabilidad y unidades de cuenta en los instrumentos internacionales relativos al transporte

294. La Comisión tomó nota con reconocimiento de la recopilación analítica sobre los límites de la responsabilidad y unidades de cuenta en los instrumentos internacionales relativos al transporte, que figuraba en el documento A/CN.9/320.

E. Lugar y fecha del 23° período de sesiones de la Comisión

295. Se decidió que la Comisión celebrara su 23° período de sesiones en Nueva York durante un período hasta de tres semanas, del 18 de junio al 6 de julio de 1990, y que el principal tema de su programa fuese el examen de la labor preparatoria de la secretaría sobre el proyecto de guía jurídica para la redacción de contratos de comercio compensatorio internacionales. La Comisión reconoció que la preparación de la documentación necesaria significaría una considerable carga de trabajo para la secretaría. Por lo tanto, decidió que si no se podía presentar oportunamente a la Comisión documentación preparatoria suficiente para su 23° período de sesiones, la secretaría quedaba autorizada a abreviar el período de sesiones en una semana.

F. Períodos de sesiones de los grupos de trabajo

296. Se decidió que el Grupo de Trabajo sobre Pagos Internacionales celebrara su 19° período de sesiones en Nueva York del 10 al 21 de julio de 1989, su 20° período de sesiones en Viena, del 27 de noviembre al 8 de diciembre de 1989, y su 21° período de sesiones en Nueva York, del 9 al 20 de julio de 1990.

Se decidió que el Grupo de Trabajo podría celebrar su 22° período de sesiones del 26 de noviembre al 7 de diciembre de 1990 si, a juicio del Grupo, se necesitaba otro período de sesiones para terminar su labor sobre la Ley Modelo sobre transferencias internacionales de crédito.

297. La Comisión decidió que el Grupo de Trabajo sobre Prácticas Contractuales Internacionales celebrara su 13° período de sesiones en Nueva York del 8 al 19 de enero de 1990, y su 14° período de sesiones en Viena, del 3 al 14 de septiembre de 1990.

298. Se decidió que el Grupo de Trabajo sobre el Nuevo Orden Económico Internacional celebrara su 11° período de sesiones en Nueva York del 5 al 16 de febrero de 1990, y su 12° período de sesiones en Viena, del 8 al 19 de octubre de 1990.

Notas

1/ En virtud de la resolución 2205 (XXI) de la Asamblea General, los miembros de la Comisión se eligen por un período de seis años. De los miembros actuales, la Asamblea eligió 19 en su cuadragésimo período de sesiones, el 10 de diciembre de 1985 (decisión 40/313), y 17 en su cuadragésimo tercer período de sesiones, el 19 de octubre de 1988 (decisión 43/307). De conformidad con la resolución 31/99, de 15 de diciembre de 1976, el mandato de los miembros elegidos por la Asamblea en su cuadragésimo período de sesiones expirará el día anterior a la apertura del 25° período ordinario de sesiones de la Comisión, en 1992, y el mandato de los miembros elegidos por la Asamblea en su cuadragésimo tercer período de sesiones expirará el día anterior a la apertura del 28° período ordinario de sesiones de la Comisión, en 1995.

2/ Las elecciones tuvieron lugar en las sesiones 402a. y 411a., celebradas los días 16 y 22 de mayo de 1989. De conformidad con una decisión adoptada por la Comisión en su primer período de sesiones, la Comisión tiene tres Vicepresidentes, además del Presidente y del Relator, a fin de que cada uno de los cinco grupos de Estados enumerados en el párrafo 1 de la sección II de la resolución 2205 (XXI) de la Asamblea General esté representado en la Mesa de la Comisión (véase el informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su primer período de sesiones, Documentos Oficiales de la Asamblea General, vigésimo tercer período de sesiones, Suplemento N° 16 (A/23/16), párr. 14 (Anuario de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, vol. I: 1968-1970 (publicación de las Naciones Unidas, número de venta: S.71.V.1), segunda parte, I, A, párr. 14).

3/ Documentos Oficiales de la Asamblea General, trigésimo octavo período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/38/17), párr. 115.

4/ Ibid., trigésimo noveno período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/39/17), párr. 113.

5/ Ibid., cuadragésimo tercer período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/43/17), párr. 29.

6/ Ibid., trigésimo noveno período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/39/17 y Corr.1 y 2), párr. 63, anexo I.

Notas (continuación)

- 7/ Ibid., párr. 63, anexo III.
- 8/ Ibid., cuadragésimo primer período de sesiones, Suplemento No. 17, (A/41/17), párr. 230.
- 9/ Ibid., párr. 243.
- 10/ Ibid., cuadragésimo tercer período de sesiones, Suplemento No. 17, (A/43/17), párr. 19.
- 11/ Ibid., párrs. 20 a 22.
- 12/ Ibid., párrs. 22 a 24.
- 13/ Ibid., cuadragésimo primer período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/41/17), párrs. 241 y 243.
- 14/ Ibid., cuadragésimo tercer período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/43/17), párr. 35.
- 15/ Ibid., cuadragésimo segundo período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/42/17), párr. 335.
- 16/ Ibid., trigésimo sexto período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/36/17), párr. 109.
- 17/ Ibid., cuadragésimo tercer período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/43/17), párr. 92.
- 18/ Ibid., párr. 97.
- 19/ Ibid., párrs. 46 y 47.

ANEXO I

Proyecto de convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional a/

Artículo 1

Definiciones

En la presente Convención:

a) Por "empresario de terminal de transporte" (que en adelante se denominará "empresario") se entiende toda persona que actuando en el ejercicio de su profesión toma a su cargo mercaderías objeto de transporte internacional, a fin de prestar o de hacer prestar servicios relacionados con el transporte de esas mercaderías en una zona bajo su control o a la que tenga derecho de acceso o de uso. Sin embargo, no se considerará empresario a una persona en tanto que resulte responsable de las mercaderías en virtud de la ley aplicable relativa al transporte;

b) Cuando las mercaderías se agrupen en un contenedor, una paleta u otro elemento de transporte análogo, o cuando estén embaladas, el término "mercaderías" comprenderá ese elemento de transporte o ese embalaje, siempre que no haya sido suministrado por el empresario;

c) Por "transporte internacional" se entiende todo transporte respecto del cual, en el momento en que el empresario se hace cargo de las mercaderías, el lugar de partida y el lugar de destino aparecen ubicados en dos Estados diferentes;

d) La expresión "servicios relacionados con el transporte" comprende servicios tales como el almacenamiento, el depósito, la carga, la descarga, la estiba, el arrumaje, el entablado y la trínca;

e) Por "aviso" se entiende todo aviso dado en una forma por la que quede constancia de la información que contenga;

f) Por "solicitud" se entiende toda solicitud hecha en una forma por la que quede constancia de la información que contenga.

Artículo 2

Ambito de aplicación

1. La presente Convención será aplicable a los servicios relacionados con el transporte que se presten respecto de mercaderías objeto de transporte internacional:

a/ Texto del proyecto de Convención aprobado por la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional en su 22º periodo de sesiones, el 2º de junio de 1989.

a) Cuando los servicios relacionados con el transporte los preste un empresario cuyo establecimiento esté situado en un Estado Parte, o

b) Cuando los servicios relacionados con el transporte se presten en un Estado Parte, o

c) Cuando, de conformidad con las normas de derecho internacional privado, los servicios relacionados con el transporte se rijan por la ley de un Estado Parte.

2. Si el empresario tiene más de un establecimiento, su establecimiento será el que guarde la relación más estrecha con los servicios relacionados con el transporte considerados en su conjunto.

3. Si el empresario no tiene establecimiento, se tendrá en cuenta su residencia habitual.

Artículo 3

Período de responsabilidad

El empresario será responsable de las mercaderías desde el momento en que las tome a su cargo hasta que las entregue a la persona facultada para recibirlas o las ponga a su disposición.

Artículo 4

Emisión del documento

1. El empresario podrá, y a solicitud del cliente deberá, en un plazo razonable, y a su elección, ya sea:

a) Acusar recibo de las mercaderías firmando y fechando un documento presentado por el cliente en el que se identifiquen las mercaderías, o

b) Emitir un documento firmado en el que se identifiquen las mercaderías, se acuse recibo de las mismas con la fecha de su recepción y se indique su estado y cantidad en la medida en que puedan determinarse por medios de verificación razonables.

2. Si el empresario no actúa conforme a lo dispuesto en los incisos a) o b) del párrafo 1, se presumirá, salvo prueba en contrario, que ha recibido las mercaderías en buen estado aparente. Esta presunción no se aplicará cuando los servicios prestados por el empresario se limiten al traslado inmediato de las mercaderías de un medio de transporte a otro.

3. El documento al que se refiere el inciso b) del párrafo 1 podrá emitirse en cualquier forma por la que quede constancia de la información que contenga.

4. La firma en el documento al que se refiere el párrafo 1 podrá ser manuscrita, impresa en facsímil, perforada, estampada, expresada en símbolos o inscrita por cualquier otro medio mecánico o electrónico, si ello no es incompatible con las leyes del país en que se firme el documento.

Artículo 5

Fundamento de la responsabilidad

1. El empresario será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercaderías, así como del retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o el retraso se produjo durante el período en que sea responsable de las mercaderías conforme al artículo 3, a menos que pruebe que él, sus empleados, sus mandatarios o demás personas a cuyos servicios recurra para prestar los servicios relacionados con el transporte adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.
2. Cuando el incumplimiento del deber de adoptar las medidas mencionadas en el párrafo 1 por parte del empresario, sus empleados, sus mandatarios o demás personas a cuyos servicios recurra para prestar los servicios relacionados con el transporte concurre con otra causa para ocasionar la pérdida, el daño o el retraso, el empresario será responsable únicamente en la medida en que los perjuicios que resulten de la pérdida, el daño o el retraso puedan atribuirse a ese incumplimiento, a condición de que el empresario pruebe el importe de los perjuicios no imputables a dicho incumplimiento.
3. Hay retraso en la entrega de las mercaderías cuando el empresario no las haya entregado a una persona facultada para recibirlas o no las haya puesto a su disposición dentro del plazo expresamente convenido o, de no mediar acuerdo al respecto, dentro de un plazo razonable después de que se reciba una solicitud de entrega de las mercaderías emanada de esa persona.
4. Si el empresario no entrega las mercaderías a una persona facultada para recibirlas, o no las pone a su disposición, en los 30 días consecutivos a la fecha expresamente convenida o, de no mediar acuerdo al respecto, en los 30 días consecutivos a la fecha en que reciba de esa persona una solicitud de entrega de las mercaderías, la persona con derecho a formular una reclamación por la pérdida de las mercaderías podrá considerarlas como perdidas.

Artículo 6

Limitación de la responsabilidad

1. a) La responsabilidad que, en virtud del artículo 5, le incumbe al empresario por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercaderías se limitará a una suma que no exceda de [8,33] unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercaderías perdidas o dañadas;
- b) No obstante, si las mercaderías se entregan al empresario inmediatamente después de su transporte por mar o por vías de navegación interior, o si el empresario las entrega o las ha de entregar para que sean transportadas de dicho modo, la responsabilidad que le incumbe, en virtud del artículo 5, por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercaderías se limitará a una suma que no exceda de [2,75] unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercaderías perdidas o dañadas. A los efectos del presente párrafo, el transporte por mar o por vías de navegación interior incluye la recogida y la entrega dentro de un puerto.

2. La responsabilidad que, en virtud del artículo 5, le incumba al empresario por el retraso en la entrega de las mercaderías se limitará a una suma equivalente a dos veces y media la remuneración que deba pagarse al empresario por sus servicios con respecto a las mercaderías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total de la remuneración debida al empresario por la remesa de la que formen parte esas mercaderías.

3. La responsabilidad acumulada del empresario por los conceptos enunciados en los párrafos 1 y 2 no excederá en ningún caso del límite que resultaría aplicable con arreglo al párrafo 1 en el supuesto de pérdida total de las mercaderías con respecto a las cuales se haya incurrido en esa responsabilidad.

4. El empresario podrá aceptar límites de la responsabilidad superiores a los previstos en los párrafos 1, 2 y 3.

Artículo 7

Aplicación a reclamaciones extracontractuales

1. Las excepciones y límites de la responsabilidad previstos en la presente Convención serán aplicables a toda acción entablada contra el empresario por pérdida o daño de las mercaderías, así como por retraso en la entrega de las mercaderías, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual, en la responsabilidad extracontractual o en otra causa.

2. Si esa acción se ejercita contra un empleado o mandatario del empresario, o contra otra persona a cuyos servicios éste recurra para prestar los servicios relacionados con el transporte, ese empleado o mandatario o esa persona, si prueba que ha actuado en el desempeño ordinario de sus funciones, podrá acogerse a las mismas excepciones y límites de la responsabilidad que el empresario pueda invocar en virtud de la presente Convención.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 8, la cuantía total de las sumas exigibles al empresario y a cualquier empleado o mandatario o a una de las personas mencionadas en el párrafo anterior no excederá de los límites de la responsabilidad previstos en la presente Convención.

Artículo 8

Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad

1. El empresario no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad prevista en el artículo 6 si se prueba que la pérdida, el daño o el retraso resultaron de una acción o una omisión del propio empresario o de sus empleados o mandatarios con intención de causar esa pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendría la pérdida, el daño o el retraso.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 7, el empleado o mandatario del empresario u otra persona a cuyos servicios éste recurra para prestar los servicios relacionados con el transporte no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad prevista en el artículo 6 si se prueba que

la pérdida, el daño o el retraso resultaron de una acción o una omisión de ese empleado, mandatario o persona, con intención de causar esa pérdida, daño o retraso, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendría la pérdida, el daño o el retraso.

Artículo 9

Normas especiales relativas a las mercaderías peligrosas

Si se entregan a un empresario mercaderías peligrosas que no están marcadas, etiquetadas, embaladas o documentadas conforme a las normas o reglamentos relativos a mercaderías peligrosas aplicables en el país donde se entreguen las mercaderías y si, en el momento en que se le entregan esas mercaderías, el empresario no tiene por otro conducto conocimiento de su naturaleza peligrosa, tendrá derecho a:

a) Adoptar todas las precauciones que exijan las circunstancias del caso inclusive, cuando las mercaderías constituyan un peligro inminente para personas o bienes, destruir las mercaderías, transformarlas en inofensivas o deshacerse de ellas por otros medios lícitos sin que haya lugar al pago de una indemnización por el daño o la destrucción de las mercaderías que ocasione la adopción de esas precauciones, y

b) Ser reembolsado de todos los gastos que ocasione al empresario adoptar las medidas a que se hace referencia en el inciso a) por la persona que no cumplió con la obligación de informarle sobre la naturaleza peligrosa de las mercaderías impuesta en esas normas o en esos reglamentos.

Artículo 10

Garantía real sobre las mercaderías

1. El empresario tendrá un derecho de retención sobre las mercaderías por el costo y otros créditos devengados con ocasión de los servicios relacionados con el transporte que haya prestado con respecto a esas mercaderías durante el período en que responda por ellas. Sin embargo, ninguna de las disposiciones de la presente Convención afectará la validez, conforme a la legislación aplicable, de cualquier acuerdo contractual que amplíe los derechos de garantía del empresario sobre las mercaderías.

2. El empresario no podrá retener las mercaderías si se le ofrece garantía suficiente por la suma reclamada o si se deposita una suma equivalente en poder de un tercero designado de común acuerdo, o en una institución oficial en el Estado donde el empresario tenga su establecimiento.

3. A fin de obtener la suma necesaria para satisfacer su crédito, el empresario estará facultado en la medida en que lo autorice la legislación del país donde se encuentren las mercaderías, a vender, en todo o en parte, las mercaderías sobre las que haya ejercido el derecho de retención previsto en el presente artículo. Esta disposición no será aplicable a los contenedores, paletas u otros elementos análogos de transporte o embalaje que no sean de propiedad del transportista ni del cargador y que estén claramente marcados a efectos de la identificación de dicha

propiedad, excepto en lo que respecta a las reclamaciones por las reparaciones o las mejoras que el empresario efectúe en los contenedores, paletas u otros elementos análogos de transporte o embalaje.

4. Antes de ejercer el derecho a vender las mercaderías, el empresario deberá hacer un esfuerzo razonable para dar aviso de la venta que se propone realizar al dueño de las mercaderías, a la persona de quien las haya recibido y a la persona facultada para recibirlas de manos del empresario. El empresario dará debida cuenta del saldo del producto de la venta una vez deducidas las sumas que se le deban y una suma razonable por concepto de gastos de venta. El derecho de venta se ejercerá por lo demás de conformidad con la legislación del Estado donde se encuentren las mercaderías.

Artículo 11

Aviso de la pérdida, el daño o el retraso

1. A menos que se dé aviso al empresario de la pérdida o el daño, con especificación de la naturaleza general de la pérdida o el daño, a más tardar el tercer día laborable siguiente a la fecha en que el empresario haya entregado las mercaderías a la persona facultada para recibirlas, esa entrega establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el empresario ha entregado las mercaderías tal como aparecen descritas en el documento emitido por él conforme al inciso b) del párrafo 1 del artículo 4 o, si no se hubiere emitido ese documento, de que las ha entregado en buen estado.

2. Cuando la pérdida o el daño no sean manifiestos, se aplicarán igualmente las disposiciones del párrafo 1 si no se da aviso al empresario dentro de un plazo de 15 días consecutivos contados a partir de la fecha en que las mercaderías lleguen al destinatario final, pero en ningún caso después de que hayan transcurrido 60 días consecutivos contados a partir del día siguiente a la fecha en que se entregaron a la persona facultada para recibirlas.

3. Si el empresario participó en el examen o inspección de las mercaderías en el momento en que se entregaron a la persona facultada para recibirlas, no se requerirá aviso de la pérdida o el daño que se hayan comprobado durante ese examen o inspección.

4. En caso de pérdida o de daños ciertos o presuntos, el empresario y la persona facultada para recibir las mercaderías se darán mutuamente todas las facilidades razonables para la inspección de las mercaderías y la comprobación del número de bultos.

5. No se pagará ninguna indemnización por los perjuicios resultantes del retraso en la entrega de las mercaderías, a menos que se haya dado aviso al empresario dentro de un plazo de 21 días consecutivos contados a partir del día siguiente a la fecha en que las mercaderías se entregaron a la persona facultada para recibirlas.

Artículo 12

Prescripción de las acciones

1. Toda acción que haya de ejercitarse en virtud de la presente Convención prescribirá si no se ha incoado un procedimiento judicial o arbitral dentro del plazo de dos años.
2. El plazo de prescripción comenzará a correr:
 - a) El día en que el empresario haya entregado las mercaderías o parte de ellas a la persona facultada para recibirlas o las haya puesto a su disposición, o
 - b) En caso de pérdida total de las mercaderías, el día en que el empresario dé aviso a la persona facultada para reclamar por la pérdida de las mercaderías o el día en que la persona pueda considerar las mercaderías como perdidas de conformidad con el párrafo 4 del artículo 5, si esto sucede antes.
3. El día en que comience a correr el plazo de prescripción no será contado a efectos del cómputo del plazo.
4. El empresario podrá prorrogar en cualquier momento el plazo de prescripción, durante el transcurso del mismo, mediante una declaración por escrito hecha al reclamante. El plazo podrá ser prorrogado nuevamente mediante otra u otras declaraciones.
5. La acción de repetición que corresponda al transportista o a otra persona contra el empresario podrá entablarse incluso después de expirado el plazo de prescripción establecido en los párrafos anteriores, siempre que se entable dentro de los 90 días desde la fecha en que el transportista o esa otra persona haya sido declarado responsable a raíz de una acción entablada en su contra, o haya satisfecho la reclamación en la que se fundó esa acción, y siempre que se dé aviso dentro de un plazo razonable al empresario del ejercicio de una acción contra el transportista o esa otra persona que pueda dar lugar a una acción de repetición contra el empresario.

Artículo 13

Cláusulas contractuales

1. Salvo que la presente Convención disponga otra cosa, toda cláusula que figure en el contrato celebrado por el empresario, o en cualquier otro documento firmado o emitido por el empresario con arreglo al artículo 4, será nula y sin efecto en la medida en que se aparte directa o indirectamente de lo dispuesto en la presente Convención. La nulidad de esa cláusula no afectará a la validez de las demás disposiciones del contrato o documento en que figure.
2. No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, el empresario podrá, mediante un acuerdo, ampliar la responsabilidad y las obligaciones que le incumben en virtud de la presente Convención.

Artículo 14

Interpretación de la Convención

En la interpretación de la presente Convención, se tendrán en cuenta su carácter internacional y la necesidad de promover la uniformidad en su aplicación.

Artículo 15

Instrumentos relativos al transporte internacional

La presente Convención no modificará los derechos ni las obligaciones que puedan emanar de cualquier instrumento internacional relativo al transporte internacional de mercaderías que sea vinculante para un Estado que sea parte en la presente Convención, o de cualquier ley de ese Estado que tenga por efecto aplicar una convención relativa al transporte internacional de mercaderías, o que se fundamente en ella.

Artículo 16

Unidad de cuenta

1. La unidad de cuenta a que se refiere el artículo 6 de la presente Convención es el derecho especial de giro definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cuantías mencionadas en el artículo 6 se expresarán en la moneda nacional de un Estado según el valor que tenga en la fecha del fallo o en la fecha acordada por las partes. La equivalencia entre la moneda nacional de un Estado Parte que sea miembro del Fondo Monetario Internacional y el derecho especial de giro se calculará según el método de valoración aplicado en la fecha correspondiente por el Fondo Monetario Internacional para sus operaciones y transacciones. La equivalencia entre la moneda nacional de un Estado Parte que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional y el derecho especial de giro se calculará en la forma que determine ese Estado.

2. El cálculo mencionado en la última oración del párrafo anterior se hará de tal manera que exprese, en lo posible, en la moneda nacional del Estado Parte los mismos valores reales que en el artículo 6 se expresan en unidades de cuenta. Los Estados Partes deberán comunicar su método de cálculo al depositario en el momento de la firma o cuando depositen su instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, así como cada vez que se modifique ese método de cálculo.

CLAUSULAS FINALES

Artículo 17

Depositario

El Secretario General de las Naciones Unidas es el depositario de la presente Convención.

Artículo 18

Firma, ratificación, aceptación, aprobación, adhesión

1. La presente Convención estará abierta a la firma en la sesión de clausura de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre ... y permanecerá abierta a la firma de todos los Estados en la Sede de las Naciones Unidas, Nueva York, hasta el ...
2. La presente Convención estará sujeta a ratificación, aceptación o aprobación por los Estados signatarios.
3. La presente Convención estará abierta a la adhesión de todos los Estados que no sean Estados signatarios desde la fecha en que quede abierta a la firma.
4. Los instrumentos de ratificación, aceptación, aprobación y adhesión se depositarán en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

Artículo 19

Aplicación a las unidades territoriales

1. Todo Estado integrado por dos o más unidades territoriales en las que sean aplicables distintos sistemas jurídicos en relación con las materias objeto de la presente Convención podrá declarar en el momento de la firma, la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión que la presente Convención se aplicará a todas sus unidades territoriales o sólo a una o varias de ellas y podrá en cualquier momento sustituir por otra su declaración original.
2. Esas declaraciones serán notificadas al depositario y en ellas se hará constar expresamente en qué unidades territoriales será aplicable la Convención.
3. Si, en virtud de una declaración hecha conforme a este artículo, la presente Convención ha de aplicarse a una o varias de las unidades territoriales de un Estado Parte pero no a todas ellas, y si el establecimiento de una de las partes está situado en ese Estado, se considerará que, a los efectos de la presente Convención, ese establecimiento no está situado en un Estado Parte, a menos que esté situado en una unidad territorial a la que se aplique la Convención.
4. Si el Estado no hace ninguna declaración conforme al párrafo 1 del presente artículo, la Convención se aplicará a todas las unidades territoriales de ese Estado.

Artículo 20

Reservas

No se podrán hacer reservas a la presente Convención.

Artículo 21

Efecto de la declaración

1. Las declaraciones hechas conforme a la presente Convención en el momento de la firma estarán sujetas a confirmación cuando se proceda a la ratificación, la aceptación o la aprobación.
2. Las declaraciones y las confirmaciones de declaraciones se harán constar por escrito y se notificarán formalmente al depositario.
3. Toda declaración surtirá efecto en el momento de la entrada en vigor de la presente Convención respecto del Estado de que se trate. No obstante, toda declaración de la que el depositario reciba notificación formal después de esa entrada en vigor surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración de un plazo de seis meses contados desde la fecha en que haya sido recibida por el depositario.
4. Todo Estado que haga una declaración conforme a la presente Convención podrá retirarla en cualquier momento mediante notificación formal hecha por escrito al depositario. Este retiro surtirá efecto el primer día del mes siguiente a la expiración de un plazo de seis meses contados desde la fecha en que el depositario haya recibido la notificación.

Artículo 22

Entrada en vigor

1. La presente Convención entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que haya sido depositado el quinto instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.
2. Para cada uno de los Estados que lleguen a ser Estados Contratantes en la presente Convención después de la fecha en que se haya depositado el quinto instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, la presente Convención entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que haya sido depositado el instrumento pertinente en nombre de ese Estado.
3. Los Estados Partes aplicarán las disposiciones de la presente Convención a los servicios relacionados con el transporte con respecto a las mercaderías de las que el empresario se haga cargo en la fecha en que entre en vigor la presente Convención con respecto a ese Estado o después de esa fecha.

Artículo 23

Revisión y enmienda

1. El depositario convocará una conferencia de los Estados Contratantes de la presente Convención para revisarla o enmendarla si lo solicita un tercio, por lo menos, de los Estados Partes.
2. Se entenderá que todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado después de la entrada en vigor de una enmienda a la presente Convención se aplica a la Convención enmendada.

Artículo 24

Revisión de los límites de responsabilidad

1. A solicitud de por lo menos un cuarto de los Estados Partes, el depositario convocará una reunión de una Comisión integrada por un representante de cada Estado Contratante para estudiar la posibilidad de aumentar o disminuir las cuantías mencionadas en el artículo 6.
2. Si la presente Convención entrase en vigor después de que hubiesen transcurrido más de cinco años desde su apertura a la firma, el depositario convocará una reunión de la Comisión dentro del primer año siguiente a su entrada en vigor.
3. La reunión de la Comisión tendrá lugar con ocasión del próximo período de sesiones de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, en el mismo lugar donde éste se celebre.
4. Al decidir si los límites deben modificarse, y en caso afirmativo, en qué medida, se tendrán en cuenta los criterios siguientes, determinados sobre una base internacional, y cualquier otro criterio que se estime pertinente:
 - a) La cuantía en que se haya modificado la limitación de la responsabilidad en alguno de los instrumentos relativos al transporte internacional;
 - b) El valor de las mercaderías manipuladas por los empresarios;
 - c) El costo de los servicios relacionados con el transporte;
 - d) Las primas de seguros, incluidas las correspondientes al seguro de la carga, al seguro de responsabilidad de los empresarios y al seguro que cubra las lesiones relacionadas con el empleo sufridas por los trabajadores;
 - e) El nivel medio de los daños y perjuicios a que se condene al empresario por pérdidas o daños en las mercaderías o retraso en su entrega; y
 - f) Los gastos de electricidad, combustible y otros servicios públicos.
5. La Comisión aprobará las enmiendas por una mayoría de dos tercios de sus miembros presentes y votantes.

6. No podrá considerarse ninguna enmienda de los límites de responsabilidad previstos en este artículo antes de que hayan transcurrido cinco años a partir de la fecha en que la presente Convención quedó abierta a la firma.

7. El depositario notificará cualquier enmienda que resulte aprobada con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 5 a todos los Estados Contratantes. Se entenderá que la enmienda ha sido aceptada al final de un plazo de 18 meses después de haber sido notificada, a menos que dentro de ese plazo por lo menos un tercio de los Estados que eran Estados Partes en el momento de la aprobación de la enmienda por la Comisión hayan comunicado al depositario que no la aceptan. La enmienda que se tenga por aceptada de conformidad con el presente párrafo entrará en vigor para todos los Estados Partes 18 meses después de su aceptación.

8. El Estado Parte que no haya aceptado una enmienda quedará no obstante obligado por ella, a menos que ese Estado denuncie la presente Convención a más tardar un mes antes de la entrada en vigor de la enmienda. Esa denuncia surtirá efecto cuando entre en vigor la enmienda.

9. Cuando una enmienda haya sido aprobada de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 5, pero aún no haya expirado el plazo de 18 meses previsto para su aceptación, el Estado que se convierta en Estado Parte en la presente Convención durante ese plazo quedará obligado por la enmienda si ésta entra en vigor. El Estado que se convierta en Estado Parte después de expirado ese plazo quedará obligado por las enmiendas que hayan sido aceptadas de conformidad con el párrafo 7.

10. El límite de la responsabilidad aplicable será el que, de conformidad con los párrafos anteriores, esté en vigor en el momento en que se produjo el hecho que ha causado la pérdida, los daños o el retraso.

Artículo 25

Denuncia

1. Todo Estado Parte podrá denunciar la presente Convención en cualquier momento mediante notificación hecha por escrito al depositario.

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

HECHA en ..., el día ... de ... de mil novecientos ..., en un solo original, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los plenipotenciarios infrascritos, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han firmado la presente Convención.

ANEXO II

Lista de documentos del período de sesiones

A. Documentos de distribución general

- A/CN.9/314 Programa provisional
- A/CN.9/315 Informe del Grupo de Trabajo sobre el Nuevo Orden Económico Internacional acerca de la labor realizada durante su décimo período de sesiones
- A/CN.9/316 Informe del Grupo de Trabajo sobre Prácticas Contractuales Internacionales acerca de la labor realizada en su 12° período de sesiones
- A/CN.9/317 Informe del Grupo de Trabajo sobre Pagos Internacionales acerca de la labor realizada en su 17° período de sesiones
- A/CN.9/318 Informe del Grupo de Trabajo sobre Pagos Internacionales acerca de la labor realizada en su 18° período de sesiones
- A/CN.9/319 y Add.1-5 Recopilación de las observaciones formuladas por los gobiernos y las organizaciones internacionales sobre el proyecto de Convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional
- A/CN.9/320 Límites de la responsabilidad y unidades de cuenta en los instrumentos internacionales relativos al transporte
- A/CN.9/321 Proyecto de cláusulas finales del proyecto de convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional
- A/CN.9/322 Proyecto de esbozo del posible contenido y estructura de una guía jurídica para la redacción de contratos de comercio compensatorio internacional
- A/CN.9/323 Formación y asistencia
- A/CN.9/324 Actividades en curso de las organizaciones internacionales en relación con la armonización y la unificación del derecho mercantil internacional
- A/CN.9/325 Situación de las Convenciones
- A/CN.9/326 Bibliografía de obras recientes relativas a la labor realizada por la CNUDMI

B. Documentos de distribución reservada

- A/CN.9/XXII/CRP.1 y Add.1-22 Proyecto de informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su 22° período de sesiones
- A/CN.9/XXII/CRP.2/Rev.1 Propuesta de los Estados Unidos de América
- A/CN.9/XXII/CRP.3 Observaciones y sugerencias del Gobierno chino al proyecto de convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte
- A/CN.9/XXII/CRP.4 Propuesta del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte
- A/CN.9/XXII/CRP.5 Propuesta de la República Federal de Alemania
- A/CN.9/XXII/CRP.6 Propuestas de la República Federal de Alemania
- A/CN.9/XXII/CRP.7 y Add.1 Informe del grupo de redacción

C. Documentos de información

- A/CN.9/XXII/INF.1/Rev.1 Lista de participantes

كيفية الحصول على منشورات الأمم المتحدة

يمكن الحصول على منشورات الأمم المتحدة من المكتبات ودور التوزيع في جميع أنحاء العالم. استعلم عنها من المكتبة التي تتعامل معها أو اكتب 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 dirijase a: Naciones Unidas, Sección de Ventas, Nueva York o Ginebra.
