

II. RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE

A. Informe del Grupo de Trabajo sobre Prácticas Contractuales Internacionales sobre la labor realizada en su 11.º período de sesiones (Nueva York, 18 a 29 de enero de 1988) (A/CN.9/298) [Original: inglés]

ÍNDICE

	<i>Párrafos</i>
INTRODUCCIÓN	1-9
DELIBERACIONES Y DECISIONES	10-118
I. MÉTODO DE TRABAJO	10-11
II. EXAMEN DE LOS PROYECTOS DE ARTÍCULO DE NORMAS UNIFORMES SOBRE LA BASE DEL DOCUMENTO A/CN.9/WG.II/WP.60	12-83
III. FORMA DE LAS NORMAS UNIFORMES	84-86
IV. EXAMEN DEL TÍTULO Y DE LOS ARTÍCULOS DEL PROYECTO DE CONVENCIÓN PRESENTADOS POR EL GRUPO DE REDACCIÓN ...	87-116
V. OTROS ASUNTOS	117-118

Anexos

	<i>Página</i>
I. PROYECTO DE CONVENCIÓN SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL, PREPARADO POR EL GRUPO DE TRABAJO SOBRE PRÁCTICAS CONTRACTUALES INTERNACIONALES	80
II. CONVENIOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL PARA SU POSIBLE INCLUSIÓN EN EL ARTÍCULO 17 1) b) DEL PROYECTO DE CONVENCIÓN SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL	83

INTRODUCCIÓN

1. En su 16.º período de sesiones, en 1983, la Comisión decidió incluir el tema de la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en su programa de trabajo, pedir al Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) que transmitiera su proyecto preliminar de convención sobre ese tema a la Comisión, para que ésta lo examinara, y asignar la labor de preparación de normas uniformes sobre este tema a un grupo de trabajo¹.

¹ *Documentos Oficiales de la Asamblea General, trigésimo octavo período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/38/17).*

2. En respuesta a la anterior petición, el UNIDROIT transmitió su proyecto preliminar de convención a la Comisión. En su 17.º período de sesiones, la Comisión asignó al Grupo de Trabajo sobre Prácticas Contractuales Internacionales la tarea de formular normas jurídicas uniformes sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte (A/39/17, párr. 113). Decidió además instruir al Grupo de Trabajo para que basara su labor en el proyecto preliminar de convención del UNIDROIT y el informe explicativo correspondiente preparado por la secretaría del UNIDROIT, así como en el estudio de la secretaría de la CNUDMI sobre las principales cuestiones dimanantes del proyecto preliminar de convención del UNIDROIT, que la Comisión

tuvo a la vista en su 17.º período de sesiones (A/CN.9/252), y que el Grupo de Trabajo debía también examinar cuestiones no tratadas en el proyecto preliminar de convención del UNIDROIT, además de cualquier otro tema que considerara pertinente.

3. El Grupo de Trabajo comenzó su labor sobre el tema en su octavo período de sesiones, con un estudio amplio de las cuestiones relacionadas con la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte (A/CN.9/260). En aquella ocasión, decidió convenir la forma que debían adoptar las normas uniformes, tras establecer su sustancia y contenido. En su noveno período de sesiones, el Grupo de Trabajo celebró un debate inicial sobre todos los proyectos de artículo de normas uniformes sobre la responsabilidad de empresarios de terminales de transporte, que había preparado la secretaría (A/CN.9/WG.II/WP.56). También preparó textos de los proyectos de artículo 1, 2, 3 y 4, con sus correspondientes notas, a fin de que sirvieran de base para ulteriores consultas de las delegaciones y para los trabajos futuros (A/CN.9/275). En su décimo período de sesiones, el Grupo de Trabajo examinó los proyectos de artículo 1 a 3 de las normas jurídicas uniformes y los proyectos revisados de artículo 5 a 15, así como los nuevos proyectos de artículo 16 y 17 preparados por la secretaría (A/CN.9/WG.II/WP.58), y preparó textos para varios de estos proyectos de artículo (A/CN.9/287).

4. El Grupo de Trabajo, compuesto de todos los Estados miembros de la Comisión, celebró su 11.º período de sesiones en Nueva York, del 18 al 29 de enero de 1988. Asistieron al período de sesiones representantes de los siguientes Estados miembros del Grupo de Trabajo:

Argentina, Australia, Austria, Brasil, Cuba, Checoslovaquia, China, Egipto, España, Estados Unidos de América, Francia, India, Italia, Jamahiriya Árabe Libia, Japón, Lesotho, México, Nigeria, Países Bajos, República Democrática Alemana, Suecia, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y Yugoslavia.

5. Asistieron al período de sesiones observadores de los siguientes Estados:

Alemania, República Federal de, Bangladesh, Canadá, Ecuador, Perú, Polonia, República Democrática Popular de Corea, República de Corea, Rumania, Sante Sede, Sudán, Suiza, Tailandia, Togo, Uganda, Venezuela y Yemen Democrático.

6. Estuvieron también presentes en el período de sesiones los observadores de las siguientes organizaciones internacionales:

a) *Organismos especializados de las Naciones Unidas*

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo;

b) *Organizaciones intergubernamentales*

Comisión Central para la Navegación del Rin, Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT), Oficina Central de Transportes Internacionales Ferroviarios;

c) *Organizaciones internacionales no gubernamentales*

Comité Marítimo Internacional, Instituto de Arrendadores Internacionales de Contenedores, Asociación Internacional de Coordinación del Transporte de Carga, Cámara de Comercio Internacional.

7. El Grupo de Trabajo eligió a los siguientes integrantes de la Mesa:

Presidente: Sr. Michael Joachim BONELL (Italia)

Relator: Sr. Kuchibhotha VENKATRAMIAH (India).

8. El Grupo de Trabajo tuvo a la vista los siguientes documentos:

a) Programa provisional (A/CN.9/WG.II/WP.59);

b) Responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte: texto revisado de los proyectos de normas uniformes sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte basado en las deliberaciones y decisiones del décimo período de sesiones del Grupo de Trabajo (A/CN.9/WG.II/WP.60).

9. El Grupo de Trabajo aprobó el programa siguiente:

1. Elección de la mesa.
2. Aprobación del programa.
3. Aprobación de normas jurídicas uniformes sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte.
4. Otros asuntos.
5. Aprobación del informe.

DELIBERACIONES Y DECISIONES

I. Método de trabajo

10. El Grupo de Trabajo procedió a examinar todos los artículos del proyecto de normas uniformes sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte sobre la base del documento A/CN.9/WG.II/WP.60. En el capítulo II del presente informe figuran las deliberaciones y decisiones del Grupo de Trabajo en el contexto de ese examen. El Grupo de Trabajo decidió recomendar que el proyecto de normas uniformes fuese aprobado en la forma de una convención.

11. Una vez concluido el examen del proyecto de normas uniformes, el Grupo de Trabajo convocó un grupo de redacción al que remitió el proyecto. Se pidió al grupo de redacción que incorporara al proyecto las decisiones adoptadas por el Grupo de Trabajo y que lo examinara con objeto de asegurarse de que existía coherencia interna en cada una de las versiones en los distintos idiomas, así como correspondencia entre unas y otras. A continuación, el proyecto de normas uniformes presentado por el grupo de redacción con las enmiendas correspondientes fue examinado por el Grupo de Trabajo (véase *infra*, capítulo IV). Una vez concluido ese

examen, el Grupo de Trabajo aprobó el proyecto de normas uniformes que figura en el anexo I del presente informe.

II. Examen de los proyectos de artículo de normas uniformes sobre la base del documento A/CN.9/WG.II/WP.60

Artículo 1

Párrafo 1)

12. El Grupo de Trabajo discutió las palabras "objeto de transporte internacional", colocadas entre corchetes. Según una opinión, la expresión resultaba innecesaria ya que el requisito de que las mercaderías fueran objeto de transporte internacional figuraba en el inciso b) del párrafo 1) del artículo 2. No obstante, prevaleció la opinión de que las palabras debían mantenerse y suprimirse los corchetes, ya que resultaba útil recalcar que las normas se aplicaban únicamente respecto de mercaderías que fueran objeto de transporte internacional.

13. Se sugirió que la restricción de las normas uniformes a las operaciones con mercaderías que fueran objeto de transporte internacional debía reflejarse en el título de las normas uniformes; se transmitió esa sugerencia al grupo de redacción. También se transmitió al grupo de redacción la sugerencia de cambiar las palabras "a fin de prestar o de hacer prestar servicios relacionados con el transporte", por "a fin de ejecutar o de hacer ejecutar servicios relacionados con el transporte".

14. Se decidió suprimir el inciso a) por las razones siguientes. La retención de dicho inciso excluiría del ámbito de las normas uniformes una parte importante de las operaciones llevadas a cabo por los empresarios, especialmente las operaciones realizadas en terminales de contenedores, y, por consiguiente, se crearía una amplia laguna en la cobertura de las normas. Además, se opinó que la línea divisoria entre la descarga provisional de las mercaderías (previa al almacenamiento) durante la transferencia directa, que en virtud de este inciso no entraría en el ámbito de las normas uniformes, y el almacenamiento de mercaderías propiamente dicho, que sí quedaría cubierto, no estaba trazada con suficiente claridad y sería difícil de definir. Se hizo observar que, con la supresión del subpárrafo, los estibadores quedarían cubiertos por las normas uniformes; aunque preferirían beneficiarse de una ampliación del régimen de responsabilidad aplicable a los transportistas, ello no siempre resultaba posible, y debían poder recibir una protección análoga en virtud de las normas uniformes. Se indicó además que el almacenamiento de mercaderías ya no constituía la función central de un empresario de terminal de transporte; su cometido esencial, reflejado en el párrafo 1), era más bien hacerse cargo de mercaderías a fin de ejecutar servicios relacionados con el transporte.

15. Como argumento a favor de mantener la disposición, se indicó que las normas uniformes debían aplicarse únicamente cuando las mercaderías fueran almacenadas por el empresario.

16. Se suscitó la cuestión de si las normas uniformes debían aplicarse cuando el empresario aceptaba mercaderías para almacenamiento a largo plazo y desconocía el destino definitivo de las mercaderías. Se sugirió que las disposiciones del párrafo 3) del artículo 1) podrían ayudar a solucionar esa cuestión.

Párrafo 2)

17. Se afirmó que la definición de "mercaderías" no debía incluir los elementos de transporte o embalaje que fueran propiedad de personas distintas al cargador o a la persona que contrató los servicios del empresario; de no ser así, dichos elementos quedarían sujetos a la garantía real sobre las mercaderías a que tenía derecho el empresario en virtud del artículo 10, lo que entraría en conflicto con los derechos de sus propietarios y con las convenciones internacionales o las leyes nacionales que regían los derechos de garantía real respecto de dichos elementos de transporte o embalaje. Se acordó tratar esta cuestión en el contexto del artículo 10.

18. Se expresó el punto de vista de que los vehículos utilizados para el transporte de las mercaderías, tales como gabarras, vagones de ferrocarril, remolques y chasis, no debían estar sujetos al régimen de responsabilidad de las normas uniformes, y en consecuencia no debían incluirse en la definición de "mercaderías". Se hizo observar que esos vehículos estaban en muchos casos sujetos a reglamentaciones específicas en virtud de convenciones internacionales o leyes nacionales. El régimen de responsabilidad establecido en virtud de las normas uniformes sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte no tenía prevista su aplicación a los casos de pérdida o daños de dichos vehículos, ni se prestaba a ello. Por ejemplo, debido a que el valor de esos vehículos a menudo era mucho mayor que el valor de las mercaderías en ellos transportadas, los límites de responsabilidad por daño de las mercaderías previstos en las normas uniformes no resultarían adecuados en muchos casos para indemnizar por las pérdidas o daños que sufrieran los vehículos. Por consiguiente, el Grupo de Trabajo decidió adoptar el enfoque utilizado en el párrafo 5) del artículo 1 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Hamburgo) (que de aquí en adelante se denominarán las "Reglas de Hamburgo")², es decir, incluir en la definición de "mercaderías" los elementos utilizados para agrupar o embalar las mercaderías, pero no los elementos utilizados únicamente para el transporte de las mercaderías. Empero, se señaló que la distinción entre los dos tipos de elementos se hacía cada vez menos evidente a causa del desarrollo de la práctica y tecnología del transporte. De conformidad con su decisión, el Grupo de Trabajo adoptó una definición de "mercaderías" del tenor siguiente:

"El término 'mercaderías' comprende todo contenedor, paleta o cualquier elemento análogo de embalaje o de transporte en la medida en que se utilice para agrupar o embalar las mercaderías y no haya sido suministrado por el empresario."

²Véase *Acta Final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías (A/CONF.89/13)*.

Párrafo 3)

19. Se consideró que el párrafo 3) resultaba aceptable. Se opinó que el párrafo debía interpretarse de manera tal que, en caso de transporte por etapas, el término “transporte internacional” abarcara únicamente las etapas en las que el lugar de partida y el lugar de destino se identificasen como situados en dos Estados diferentes. Empero, el Grupo de Trabajo no estuvo de acuerdo con esa opinión.

Párrafo 4)

20. Se consideró que el párrafo 4) era aceptable. Según se entendió, el término “servicios relacionados con el transporte” abarcaba servicios que eran pertinentes al movimiento de las mercaderías, y no, por ejemplo, servicios financieros con respecto a las mercaderías.

Párrafo 5). Forma de las notificaciones y las reclamaciones previstas en las normas uniformes

21. El Grupo de Trabajo celebró un debate relativo a la forma de las notificaciones y las reclamaciones previstas en las normas uniformes. El debate se centró en los artículos 1 5) y 11 1), en el entendido de que, no obstante, abarcaba asimismo las referencias a las notificaciones y reclamaciones que aparecían en los artículos 5 3), 5 4), 10 3), 11 2), 11 5), 12 2), 12 4) y 12 5) del proyecto.

22. Se expresó la opinión de que en el artículo 1 5) de las normas uniformes, o en un artículo separado, debía incluirse un requisito general relativo a la forma de todas las notificaciones y reclamaciones previstas en las normas. Se expresó apoyo a la propuesta de que se enmendara el artículo 1 5) de la manera siguiente:

“Por ‘notificación’ se entenderá toda comunicación verbal o escrita que se haga con arreglo a la presente [Ley][Convención] y se conserve de inmediato en forma o de manera tal que pueda hacerse valer como constancia de los datos que contenga.”

23. La propuesta incluía también la supresión de la última oración del artículo 11 1). Se explicó que, de conformidad con la propuesta, toda notificación efectuada con arreglo a las normas uniformes podía hacerse verbalmente, siempre que la persona que la efectuara dejara constancia de ésta con objeto de que pudiera utilizarse cuando fuese necesario, en relación con cualquier reclamación prevista en las normas uniformes.

24. Como argumento en contra de la propuesta se dijo que las normas uniformes debían permitir la notificación verbal sin formalidades de ninguna especie. Según ese criterio, debía dejarse que cada parte determinara cuál era la forma de notificación más acorde con la sana práctica comercial y que mejor protegía sus intereses. Se observó que el receptor de una notificación verbal podía proteger sus intereses acusando recibo por escrito de ella. Se dijo que la cuestión de la prueba suficiente de que se había realizado una notificación verbal debía ser resuelta por el Tribunal que conociera de una

controversia a que se refiriera la notificación. Se señaló que, con arreglo a la propuesta, aunque no se impugnase el hecho de haberse realizado la notificación, ésta no tendría efecto si no se conservaba. Se señaló también que el hecho de que en la propuesta se hiciera referencia únicamente a una ‘comunicación verbal o escrita’ obstaba a que la notificación fuese efectiva si se hacía mediante una comunicación entre computadoras.

25. A juicio de otros, en las normas uniformes no debía incluirse un requisito general respecto de la forma en que debían hacerse las notificaciones y reclamaciones previstas en ellas; la cuestión de la forma debía tratarse más bien en relación con cada una de las notificaciones y reclamaciones previstas en las normas. Por consiguiente, se propuso que se suprimiera el artículo 1 5). Se propuso también que se suprimieran tanto el artículo 1 5) como la última oración del artículo 11 1) y que la cuestión de la forma de las notificaciones o reclamaciones quedase librada al derecho interno aplicable. A este respecto, se hizo otra sugerencia, en el sentido de que la notificación en virtud del artículo 11 1) se hiciera por escrito.

26. En el curso de los debates se llegó a la conclusión de que debía mantenerse el artículo 1 5) tal como estaba redactado porque unificaba de manera adecuada las diferentes prácticas y normas jurídicas nacionales relativas a la forma de las notificaciones y de que la cuestión de si, como excepción a esa disposición general, ciertos tipos de notificación o reclamación podían hacerse verbalmente debía resolverse en forma separada. El Grupo de Trabajo aceptó ese criterio. En ese contexto, algunos estimaron que debía permitirse la notificación verbal de la pérdida o el daño manifiestos a que se hacía referencia en el artículo 11 1). No obstante, prevaleció la opinión de que, debido a su importancia, esa notificación debía estar sujeta a la disposición general sobre notificaciones contenida en el artículo 1 5), por lo que, al exigir que se hiciera en forma de que quedara constancia de ella se evitarían los problemas que surgirían si se impugnase el hecho de haberse efectuado la notificación o si el contenido de la notificación no fuese absolutamente cierto.

*Artículo 2**Párrafo 1)*

27. Se expresó oposición a la versión actual del inciso a) del párrafo 1) porque se apartaba de los principios generales sobre conflicto de leyes. En virtud de esos principios, las normas uniformes se aplicarían si formaran parte de la legislación del lugar donde se encontraran las mercaderías; asimismo, esos principios dejaban librado a las partes convenir que las normas fueran aplicables a la relación entre ellas. Además, se observó que existían terminales de transporte situadas en los límites de dos o más Estados y que podía ocurrir que algunos de ellos aplicaran las normas y otros no. En esos casos, ni el lugar donde se prestaban los servicios relacionados con el transporte ni el lugar donde se encontraban las mercaderías constituían un criterio apropiado para la aplicación de las normas uniformes, ya que el empresario podía influir en la aplicación de las normas prestando servicios relacionados con el

transporte, o ubicando las mercaderías en la parte de la terminal que se encontrara en el Estado en que su situación jurídica fuera más favorable.

28. El Grupo de Trabajo decidió que la Convención debía aplicarse dondequiera que un empresario prestara servicios relacionados con el transporte mediante una empresa que estuviera situada en el territorio de un Estado contratante o cuando de resultas de las normas del derecho internacional privado hubiese que aplicar la legislación de un Estado contratante. El Grupo de Trabajo decidió también conservar el requisito contenido actualmente en el inciso b) del párrafo 1). Se pidió al grupo de redacción que redactara una disposición en que se concretaran esas decisiones y considerara la posibilidad de incluir una disposición relativa al caso de que un empresario operara en más de un lugar, como la contenida en el artículo 10 de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías (Viena, 1980)³ (en lo sucesivo la 'Convención de las Naciones Unidas sobre la Compraventa').

29. Se indicó que el inciso a) del párrafo 1) no exigía que los servicios relacionados con el transporte se ejecutaran en una terminal de transporte, lo que planteaba la cuestión de si se aplicarían las normas uniformes en caso de que los servicios se ejecutaran en el territorio del Estado pertinente pero fuera de una terminal. Además, en las normas uniformes no se definía a la terminal de transporte.

Párrafo 2)

30. Se decidió suprimir el párrafo 2) por las siguientes razones. El párrafo contenía una norma relativa a la prueba, y estas cuestiones no debían tratarse en el contexto de las normas uniformes. Esa norma era demasiado subjetiva, y por lo tanto resultaba incompatible con el párrafo 3) del artículo 1, y sería muy difícil de aplicar en los tribunales. Aunque era importante que el empresario tuviera conocimiento de si las mercaderías eran o no objeto de comercio internacional, y por consiguiente si estaban sujetas a las normas uniformes, el empresario que no tuviera dicho conocimiento estaría suficientemente protegido por el párrafo 3) del artículo 1. Ese artículo requería implícitamente que se diera al empresario una indicación razonable al hacerse cargo de las mercaderías, en el sentido de que eran objeto de una operación de comercio internacional, permitiéndole alegar la inaplicabilidad de dichas normas en ausencia de dicha indicación.

31. Se indicó, como argumento para retener el párrafo 2), que dicho párrafo resultaba necesario para proteger al empresario que desconocía si las mercaderías eran objeto de comercio internacional; empero, se indicó que la disposición debía formularse por separado, como una excepción que pudiera alegar el empresario en defensa de sus intereses, pero no en el contexto del artículo que se ocupaba del ámbito de aplicación de las

normas. Según otra opinión, la disposición protegería al empresario que se hizo cargo y entregó las mercaderías en la etapa nacional de un transporte internacional segmentado, especialmente en vista de la incertidumbre que reinaba en esa modalidad de transporte respecto de cuáles eran los lugares pertinentes de partida y de destino, a efectos de determinar si las mercaderías eran objeto de comercio internacional en virtud del párrafo 3) del artículo 1. Sin embargo, se hizo observar que el párrafo 2) del artículo 2 no ayudaba a solucionar esa cuestión.

Artículo 3

32. Se propuso cambiar, en la versión inglesa, las palabras "*made them available to*" por "*placed them at the disposal of*", a fin de seguir la terminología empleada en el apartado ii) del inciso b) del párrafo 2), del artículo 4 de las Reglas de Hamburgo. No obstante, no se aprobó la propuesta y se mantuvo el artículo 3 en su forma actual.

Artículo 4

33. Entre las distintas variantes de la oración inicial del párrafo 1), el Grupo de Trabajo optó por la variante 5. En virtud de esa variante se obligaba al empresario a emitir un documento a petición del cliente, y se aclaraba que el empresario podía cumplir con el requisito incluso aunque no mediara dicha solicitud. Se pidió al grupo de redacción que revisara la formulación de esa variante.

34. Se opinó que la expresión "sin demora injustificada" podía crear dificultades de interpretación y se sugirió utilizar una fórmula más objetiva, como por ejemplo "dentro del plazo usual". No obstante, se convino en mantener la expresión "sin demora injustificada". Se entendió que, a efectos de determinar si una demora era "justificada", sería pertinente considerar la práctica usual en la terminal de que se tratara.

Incisos a) y b) del párrafo 1)

35. El Grupo de Trabajo convino en que el empresario debía tener un alto grado de flexibilidad con respecto al modo en que debía acusar recibo de las mercaderías. El Grupo de Trabajo opinó que el texto de los incisos a) y b) permitía dicha flexibilidad, ya que se permitía al empresario acusar recibo de las mercaderías mediante la emisión de un documento, la firma de un documento presentado por el cliente, o mediante la oportuna anotación en un documento preparado o emitido por un tercero, por ejemplo por el transportista. Se entendía que el empresario podía cumplir el requisito relativo a la documentación, que figura en el texto actual del párrafo 1), entregando al cliente un documento emitido por un tercero, un transportista por ejemplo y firmado por éste en nombre del empresario.

36. Se sugirió que debía permitirse expresamente al empresario formular una reserva en el documento firmado o emitido por él, si no tenía medios razonables de examinar las mercaderías o tenía motivos para poner

³Acta Final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías (A/CONF.97/18).

en tela de juicio su condición o cantidad. Se afirmó que ello resultaba especialmente importante en los casos en que el empresario tenía que firmar un documento preparado por el cliente o efectuar una anotación en un documento preparado o emitido por un tercero. Se entendió que en virtud del texto actual del inciso *a)* el empresario podía incluir dicha reserva y que, por lo tanto, no era preciso introducir una nueva disposición a tales efectos. Se llegó además al entendimiento de que la expresión “medios de verificación razonables” en el inciso *b)* no exigía que el empresario abriera contenedores sellados. Por consiguiente, el Grupo de Trabajo consideró que el texto de los incisos *a)* y *b)* era aceptable, pero pidió al grupo de redacción que revisara esos incisos con miras a asegurar su idoneidad respecto de las técnicas de procesamiento electrónico de datos.

Párrafo 2)

37. Se consideró que el párrafo 2) era aceptable.

Párrafo 3)

38. El párrafo 3) fue considerado aceptable. Se hizo observar que en el párrafo no se especificaba el período en que debía dejarse constancia de la información contenida en el documento expedido por el empresario.

Párrafo 4)

39. El Grupo de Trabajo decidió suprimir la primera oración del párrafo 4), por juzgarla innecesaria. Se consideró que la segunda oración del párrafo 4) era aceptable. Se entendía que, si el empresario no firmara el documento en la forma debida, se aplicaría el párrafo 2) del artículo 4.

Párrafo 5)

40. Se sugirió que el párrafo 5) podía ser más útil si se modificaba para aclarar que la falta del documento de información exigido en virtud del párrafo 1) no afectaría a la existencia ni la validez del contrato entre el empresario y el cliente. Se hizo observar que en el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional (Varsovia, 1929) aparecía una disposición comparable. En oposición a esta sugerencia se indicó que el documento exigido en virtud del Convenio de Varsovia desempeñaba un papel más central en el régimen de responsabilidad previsto en ese instrumento que el documento correspondiente a las normas uniformes actuales. Por lo tanto, se consideró que dicha disposición resultaba innecesaria. En consecuencia, no se aprobó la sugerencia y se suprimió el párrafo 5).

Artículo 5

Párrafos 1) y 2)

41. Se consideró que los párrafos 1) y 2) eran aceptables.

Párrafos 3) y 4)

42. Se opinó que la persona facultada para recibir las mercaderías debía poder efectuar la petición en virtud de los párrafos 3) ó 4) para la entrega de las mercaderías de cualquier manera que considerara apropiada y suficiente para proteger sus intereses, incluida una petición oral. Según otra opinión, debía exigirse que la petición se formulara de manera tal que se dejara una constancia de la petición. De conformidad con sus deliberaciones y su decisión respecto de la forma de los avisos y peticiones con arreglo a las normas uniformes (véanse los párrafos 21 a 26 *supra*), el Grupo de Trabajo decidió mantener los párrafos 3) y 4) en su forma actual.

43. El Grupo de Trabajo decidió que el plazo mencionado en el párrafo 4) debía ser de 30 días.

Artículo 6

Párrafo 1)

44. Se consideró aceptable el enfoque contenido en el párrafo 1). Se expresó la opinión de que la cuantía de los límites de la responsabilidad que figuraban entre corchetes eran demasiado bajos; no obstante, según otra opinión eran satisfactorios. El Grupo de Trabajo decidió mantener dichos montos entre corchetes a fin de que pudieran ser objeto de un nuevo examen en el foro que hubiere de aprobar las normas uniformes en forma de convención o de una ley modelo.

45. Se opinó que si las normas uniformes se aprobaban en forma de una convención debía incluirse una reserva en cuya virtud se facultara a un Estado contratante a aplicar límites de responsabilidad más altos a las terminales de transporte aéreo. Según otra opinión, debía permitirse una reserva por la cual un Estado contratante pudiera aplicar la Convención solamente a las terminales de transporte marítimo. El Grupo de Trabajo volvió a analizar la cuestión de las reservas luego de adoptar una decisión respecto de la forma en que debían aprobarse las normas uniformes (véase el párrafo 96 *infra*).

Limitación basada en el número de bultos o unidades de carga

46. Se formuló la propuesta de volver a introducir un límite de responsabilidad alternativo basado en el número de bultos o unidades de carga, que había sido suprimido por el Grupo de Trabajo en su décimo período de sesiones. Se argumentó en favor de la propuesta que, en especial con respecto a las mercaderías de gran valor que a menudo se transportaban en contenedores, las limitaciones de responsabilidad basadas en el peso estarían en algunos casos muy por debajo del valor real de las mercaderías. Se hizo también referencia a las disposiciones respectivas de las Reglas de Hamburgo y del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías (en lo sucesivo denominado “Convenio sobre el Transporte Multimodal”)⁴. Empero, se hizo observar

⁴TD/MT/CONF/16.

que la aplicación de los límites basados en el número de bultos o unidades de carga había suscitado problemas en la práctica. También se indicó que para volver a introducir dichos límites harían falta nuevas disposiciones con respecto a la documentación que había de emitir el empresario. El Grupo de Trabajo decidió no modificar su anterior decisión de suprimir los límites basados en el número de bultos o unidades de carga, pero recomendó que cuando las normas uniformes se distribuyeran a los gobiernos para recabar sus comentarios se considerara la cuestión de si debían volver a introducirse dichos límites.

Párrafo 2)

47. Se consideró que el párrafo 2) era aceptable. Se indicó que en las situaciones en que el empresario ofreciera sus servicios con carácter gratuito, como por ejemplo en las instalaciones públicas en que la carga tenía que depositarse a la llegada o a la salida por exigencias de la ley, tal vez no fuera posible calcular la limitación de responsabilidad con arreglo al párrafo 2). Sin embargo, se afirmó que dichos casos, que por lo demás eran poco frecuentes, podrían resolverse en los tribunales con una sustanciación adecuada.

Párrafos 3) y 4)

48. Se consideró que los párrafos 3) y 4) eran aceptables.

Artículo 7

Párrafos 1) y 3)

49. Se consideró que los párrafos 1) y 3) eran aceptables.

Párrafo 2)

50. Se pidió al grupo de redacción que revisara la expresión "si prueba que ha actuado en la ejecución de los servicios para los que fue contratado por el empresario" a fin de evitar la interpretación impropia de que la persona responsable se viera privada de las excepciones y limitaciones de responsabilidad en el caso de que se produjera un pequeño desvío en la ejecución de los servicios para los que fue contratado por el empresario.

Artículo 8

Párrafo 1)

51. Se expresaron opiniones distintas en cuanto a las circunstancias en que el empresario debía perder el derecho a la limitación de responsabilidad en virtud de las normas uniformes. Según una opinión, el empresario debía perder ese derecho por circunstancias atribuibles únicamente a su propia conducta intencional y temeraria, y no en el caso en que dicha conducta fuera achacable a sus empleados u otras personas a quienes hubiere contratado. Por consiguiente, se propuso suprimir en el párrafo 1) las palabras "o de sus empleados". Se expusieron los siguientes argumentos en

favor de esa opinión. La fijación de limitaciones de responsabilidad relativamente inamovibles permitía a los aseguradores efectuar con mayor exactitud la evaluación de los riesgos y el costo del seguro resultaba menor que si los límites podrían modificarse con más facilidad. Resultaba más eficiente desde el punto de vista económico que los riesgos de pérdida o daño que excedieran las limitaciones de responsabilidad fueran asegurados por el cliente y no por el empresario. Como una proporción importante de la pérdida o deterioro de las mercaderías se producía a causa de la conducta temeraria o intencional de los empleados o de otras personas contratadas por el empresario, permitir que en tales casos se modificaran las limitaciones de responsabilidad significaría ampliar considerablemente las posibilidades de sujeción del empresario a un régimen de responsabilidad ilimitada, lo que haría que las normas uniformes resultaran poco atractivas. Se señaló asimismo que el empresario únicamente debería perder el derecho a la limitación en el caso de actos intencionales o temerarios suyos, por ejemplo, de actos de sus empleados autorizados a realizarlos en el ejercicio de sus atribuciones. El transportista o el propietario de las mercancías deberían asegurarse contra otros riesgos si hubiese posibilidad de pérdida mayor por los límites especificados. También se hizo observar que en virtud del párrafo 1) del artículo 8 de las Reglas de Hamburgo, el transportista únicamente perdía el derecho a la limitación de responsabilidad por su conducta temeraria o intencional.

52. Según una segunda opinión, el empresario debía perder el derecho a la limitación de responsabilidad no sólo en el caso de su propia conducta intencional o temeraria, sino también cuando dichos actos los cometieran sus empleados u otras personas contratadas por él. Se adujeron las siguientes razones en apoyo de esa opinión. En virtud del párrafo 2) del artículo 8), la responsabilidad de los empleados u otras personas contratadas por el empresario por la pérdida, daño o demoras resultantes de su conducta intencional o temeraria era ilimitada; sin embargo, a menudo dichas personas no disponían de los recursos financieros o de la cobertura de seguro para hacer frente a tal eventualidad, y el empresario debía ser plenamente responsable por la pérdida, daños o demora. Los límites de responsabilidad previstos en el artículo 6 eran bajos; de este modo, debía ampliarse el derecho del reclamante a recibir una indemnización superior a esos límites. El enfoque utilizado en las Reglas de Hamburgo no debía adoptarse en las normas uniformes, ya que el enfoque de las Reglas de Hamburgo formaba parte de un conjunto de transacciones en torno a la eliminación de la posibilidad de que el transportista invocara una excepción por falta náutica. Una disposición en virtud de la cual el empresario perdiera el derecho a la limitación de responsabilidad únicamente por su propia conducta intencional o temeraria surtiría pocos efectos, ya que, por lo general, el empresario es una entidad jurídica que solamente puede actuar por conducto de su personal autorizado.

53. En vista de que ninguna de las opiniones anteriores consiguió prevalecer, el Grupo de Trabajo mantuvo el

enfoque de transacción recogido en el párrafo 1), en virtud del cual el empresario perdía el derecho a la limitación de responsabilidad por su conducta intencional y temeraria, así como por la conducta de sus empleados, pero no en el caso en que dichos actos fueran cometidos por otras personas contratadas por él. Al mantener ese enfoque, el Grupo de Trabajo recalcó que era conveniente que los gobiernos, al examinar el párrafo 1), consideraran la cuestión implícita de política de hasta qué punto era aconsejable la modificación de la limitación de responsabilidad del empresario.

54. A fin de que el texto fuera consecuente con el párrafo 2), el Grupo de Trabajo acordó cambiar las palabras “o de sus empleados” en el párrafo 1) por “o de sus empleados o representantes”. Se entendió que la expresión “empleados o representantes” se refería a los empleados del empresario y no incluía los contratistas independientes empleados por él.

55. Se propuso añadir al final del párrafo 1) el siguiente texto:

“Siempre que, en el caso de dicha acción u omisión de un empleado o representante se demuestre que estaba actuando dentro de los límites de las funciones propias de su empleo.”

56. Se hizo observar, en apoyo de esa propuesta, que era injustificable privar al empresario del derecho a la limitación de responsabilidad si la conducta intencional o temeraria de sus empleados o representantes se cometía fuera del ámbito de las funciones propias para las que habían sido empleados. La adición correspondía al enfoque adoptado en el Protocolo que implica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929 (La Haya, 1955).

57. Se argumentó, en contra de la propuesta anterior, que la adición no era necesaria, ya que todas las referencias que se hacían en las normas uniformes a la conducta de los empleados o representantes del empresario contenían implícitamente la presunción de que dichos actos debían corresponder a las funciones para cuyo desempeño los empleados o representantes habían sido contratados. No obstante, se opinó que dicha presunción no se hallaba implícita con respecto a todas las referencias a los actos de empleados o representantes del empresario, y que, por consiguiente, era necesario incluir expresamente una disposición a tal efecto en el párrafo 1). A este respecto, se afirmó que el párrafo 1) del artículo 5 resultaba peligroso e inadmisiblemente ambiguo, por cuanto no estaba claro si las medidas razonables que los empleados, representantes u otras personas contratadas por el empresario tenían que tomar para que el empresario quedara exonerado de responsabilidad, se referían únicamente a aquellas medidas que correspondieran a las funciones propias para las que los empleados o los representantes habían sido contratados. En vista de las opiniones divergentes expresadas en relación con la adición propuesta al párrafo 1), no se aceptó la propuesta.

Párrafo 2)

58. Se consideró que el párrafo 2) era aceptable.

Artículo 9

59. Se pidió al grupo de redacción que formulara una redacción más conveniente para la expresión “las normas o reglamentos aplicables, internacionales, nacionales o de otra índole” para consignar el requisito de que las mercaderías estuvieran marcadas, etiquetadas, embaladas o documentadas de conformidad con cualquier requisito legal aplicable. Por lo demás, se consideró que el artículo 9 era aceptable.

Artículo 10

Párrafos 1) y 2)

60. Se consideró que los párrafos 1) y 2) eran aceptables.

Párrafo 3)

61. Se opinó que el párrafo 3) debía utilizarse únicamente como recordatorio al empresario de que el derecho a vender las mercaderías, sobre las que tenía el derecho de retención de conformidad con el párrafo 1), dependía de la legislación aplicable al caso y que el párrafo no debía modificar las normas relativas al derecho de venta en virtud de esa legislación.

62. Se formularon objeciones a la designación del lugar donde se prestaron los servicios relacionados con el transporte a efectos de determinar la legislación aplicable al derecho de venta de las mercaderías. Se hizo observar que el párrafo 3) debía referirse a la legislación del Estado en que se hallaran ubicadas las mercaderías, ya que en caso de conflicto de leyes, en la mayoría de los sistemas jurídicos, se identificaría a esa legislación como la legislación aplicable. Se dijo que era improcedente hacer que el tribunal del Estado en que se hallaban ubicadas las mercaderías se remitiera a la legislación del Estado en donde se prestaron los servicios relacionados con el transporte, a efectos de decidir sobre la existencia de un derecho de venta de las mercaderías o las consecuencias de una venta. Según otra opinión, el párrafo 3) debía hacer simplemente referencia a la “legislación aplicable”.

63. El Grupo de Trabajo designó, en el párrafo 3), como legislación aplicable a la legislación del Estado en que el empresario tuviera su establecimiento. Se hizo observar que algunas terminales de transporte abarcaban una superficie que se extendía entre las fronteras de dos o más Estados, y que si se sometía el ejercicio del derecho de venta a la legislación del lugar en que las mercaderías estuvieran ubicadas se podría alentar al empresario a situar las mercaderías en una sección de la terminal que estuviera localizada en el territorio del Estado que ofreciera las leyes más favorables en relación con el derecho de venta. Además, la designación de la legislación del Estado en que el empresario tuviera su establecimiento estaría en consonancia con la decisión adoptada por el Grupo de Trabajo en relación con el

inciso a) del párrafo 1) del artículo 2. Empero, se indicó que si se optaba por la legislación del Estado en que el empresario tuviera su establecimiento se crearía un derecho de venta en casos en que dicha legislación autorizara al empresario vender las mercaderías incluso aunque la venta no estuviera permitida por la legislación del lugar en que las mercaderías estuvieran ubicadas.

64. Se formuló una propuesta en el sentido de excluir de las disposiciones relativas al derecho de venta a los contenedores y elementos análogos de embalaje o de transporte que estuvieran claramente marcados y no fueran de propiedad del transportista o el cargador, ya que la venta de esos contenedores o elementos infringiría los derechos de sus propietarios. También se propuso excluir no sólo los contenedores y elementos análogos, sino también otras mercaderías propiedad de terceros. En oposición a las propuestas se argumentó que el párrafo 3), en su versión actual, garantizaba una protección suficiente a terceros, propietarios de los contenedores, elementos o mercaderías, ya que el empresario sólo podría proceder a su venta cuando se lo permitiera la legislación aplicable, y con sujeción a los requisitos de notificación y de rendir cuentas del producto de la venta previstos en el párrafo 3), así como a las demás salvaguardias en virtud de la legislación aplicable. Excluir los contenedores o elementos análogos, o a las mercaderías, del derecho de venta entraría en conflicto con las normas de algunos sistemas jurídicos que permitían la venta de estos elementos bajo ciertas condiciones. El Grupo de Trabajo decidió excluir de las disposiciones relativas al derecho de venta a los contenedores y elementos análogos de embalaje o transporte anteriormente mencionados, y se pidió al grupo de redacción que hiciera reflejar dicha exclusión en el párrafo 3).

65. En general, se acordó que debía mantenerse el contenido esencial de las oraciones segunda y tercera del párrafo, relativas a la notificación de la venta y el rendimiento de cuentas respecto del producto de la venta ya que proporcionaba un mínimo de salvaguardias. No obstante, según otra opinión, un sistema jurídico que previera el derecho de venta también contendría normas relativas a la notificación y la responsabilidad respecto del producto de la venta; de esta manera, el párrafo 3) debía referirse únicamente a la legislación aplicable con respecto a dichas cuestiones.

66. El Grupo de Trabajo decidió pedir al grupo de redacción que modificara el párrafo 3) teniendo en cuenta las decisiones consignadas en los párrafos anteriores.

Artículo 11

67. Se indicó que, en ciertas situaciones, las partes podrían considerar demasiado breves los plazos previstos en el artículo 11. Se entendió que las partes podrían convenir en adoptar plazos más largos, dentro de los límites establecidos en el párrafo 2) del artículo 13.

Párrafo 1)

68. El Grupo de Trabajo examinó la última oración del párrafo 1) en relación con su debate sobre la forma de la notificación y de las reclamaciones en virtud de las normas uniformes (véanse los párrafos 21 a 26 *supra*). Por lo demás, se consideró que el párrafo 1) era aceptable.

Párrafo 2)

69. Se indicó que la expresión "destino final" resultaba ambigua. Por ejemplo, en el caso de mercaderías en contenedores no estaba claro si el "destino final" se refería al depósito de contenedores en que éstos se depositaban una vez descargadas las mercaderías o, por el contrario, se refería al consignatario de las mercaderías. Se entendió que el término se refería al receptor final de las mercaderías que estuviera en disposición de inspeccionarlas. Se pidió al grupo de redacción que introdujera los cambios necesarios para aclarar ese punto. La propuesta de suprimir el plazo de siete días para dar un aviso y mantener únicamente el plazo de 45 días no fue aprobada.

Párrafos 3) y 4)

70. Se consideró que los párrafos eran aceptables.

Párrafo 5)

71. Se hizo observar que el plazo de 21 días podía resultar demasiado largo. Sin embargo, el Grupo de Trabajo consideró que el párrafo 5) era aceptable.

Artículo 12

Párrafo 1)

72. Se planteó la cuestión de cuándo había que considerar que el procedimiento judicial o arbitral había sido "incoado" a efectos de la prescripción prevista en el párrafo 1). Se entendió que la palabra "incoar" se refería al momento en que se considerara que los procedimientos habían sido legalmente instituidos, que dependía del sistema jurídico aplicable. Se consideró que el párrafo 1) era aceptable.

Párrafos 2), 3) y 4)

73. Se consideró que los párrafos eran aceptables.

Párrafo 5)

74. Se indicó que el párrafo 5), en su forma actual, difería del párrafo 5) del artículo 20 de las Reglas de Hamburgo. Se propuso enmendar el párrafo a fin de facultar al transportista o a otra persona para incoar un recurso contra el empresario no sólo dentro de un plazo adicional de 90 días desde la fecha en que el transportista, u otra persona, hubiere sido declarado responsable a raíz de una acción entablada contra él o hubiere satisfecho las reclamaciones en que se fundó esa acción, sino también dentro de un plazo de 90 días desde que satisficiera la reclamación, e incluso aunque no se

hubiera interpuesto ninguna acción contra él. Según una opinión contraria, el plazo de prescripción de dos años sólo debía aplicarse si se hubiera interpuesto una acción contra la persona responsable de satisfacer la reclamación, y no si esta persona hubiera satisfecho la reclamación voluntariamente, sin necesidad de interponer una acción contra ella. El Grupo de Trabajo decidió mantener el párrafo 5) en su forma actual.

Artículo 13

75. Se consideró que el artículo 13 era aceptable.

Artículo 14

76. Se consideró que, por lo general, la normativa sobre la interpretación contenida en el párrafo 1) del artículo 7 de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías era preferible a la del artículo 14 en su forma actual, y se pidió al grupo de redacción que volviera a formular el artículo 14 para ajustarlo a esa disposición. Sin embargo, según una opinión en contrario, esa disposición resultaba demasiado compleja y contenía términos, tales como “buena fe”, que resultaban difíciles de aplicar en la práctica.

Artículo 15

77. Hubo acuerdo, por lo general, que la expresión “o de cualquier ley de [este Estado] [uno de esos Estados] relativa al transporte internacional de mercaderías” debía cambiarse a fin de subordinar a las normas uniformes únicamente a la legislación nacional que aplicara una convención relativa al transporte internacional de mercaderías, y no a otras leyes nacionales relativas al transporte internacional de mercaderías. Se pidió al Grupo de Trabajo que incorporara esa decisión al texto del artículo y que le diera la redacción adecuada.

Artículo 16

78. El Grupo de Trabajo consideró que la versión del artículo 16 prevista para su inclusión en una convención resultaba aceptable.

Artículo 17

Párrafos 1), 4), 6), 7) y 8)

79. Los párrafos se consideraron aceptables. Se entendió que la palabra “apruebe” que figuraba en el apartado b) del párrafo 1) se refería al momento en que la modificación fuera aprobada por la conferencia o el comité de revisión competentes. El Grupo de Trabajo consideró que la decisión final respecto de los instrumentos internacionales sobre transporte que se enumerarían en el apartado b) del párrafo 1) debía adoptarla el foro que terminara y aprobara las normas uniformes, teniendo en cuenta los instrumentos existentes en el momento.

Párrafo 2)

80. El texto del párrafo 2) se consideró aceptable. Se observó que, por razones de costo y eficiencia, convenía

que la reunión del comité de revisión se celebrara en la fecha y el lugar de un período de sesiones de la Comisión.

Párrafo 3)

81. Se propuso suprimir los apartados c) y f) y la referencia que se hace en el apartado d) al seguro que cubre las lesiones relacionadas con el empleo sufridas por los trabajadores aduciendo que el aumento de los costos allí mencionados no debía considerarse un factor que daría lugar a un aumento de los límites de responsabilidad. Sin embargo predominó la opinión de que debían mantenerse las disposiciones, habida cuenta de que podía pensarse que un aumento de esos costos justificaba una reducción de los límites de responsabilidad. Se remitieron al grupo de redacción varias sugerencias para mejorar la redacción del párrafo 3).

Párrafo 5)

82. Se propuso agregar al párrafo 5) una nueva restricción en el sentido de que, con posterioridad a la primera revisión, no podría considerarse ninguna enmienda a la limitación de la responsabilidad antes de que hubieran transcurrido cinco años a partir de la revisión anterior. Se dijo que esa propuesta promovía la estabilidad de los límites de responsabilidad. La propuesta no se aprobó porque podía haber casos en que conviniera realizar una revisión de los límites antes de que se cumpliera el plazo de cinco años. Se observó que los Estados no abusarían del procedimiento de revisión pidiendo reuniones del comité más frecuentes de lo que fuera necesario.

Nueva disposición propuesta

83. Se propuso agregar una nueva disposición al artículo 17 según la cual, en caso de revisión de un límite de responsabilidad, el límite aplicable sería el que estuviera en vigor en la fecha del hecho que hubiera provocado la pérdida, el daño o la demora. La propuesta se basaba en el artículo 42 del Protocolo que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, con las modificaciones introducidas por el Protocolo hecho en La Haya el 18 de septiembre de 1955 (Guatemala, 1971). Se expresó la opinión de que era preferible que esa disposición apareciera en el artículo 6. Se pidió al grupo de redacción que formulara una disposición de conformidad con la propuesta de manera que el Grupo de Trabajo pudiera seguir examinando la cuestión.

III. Forma de las normas uniformes

84. El Grupo de Trabajo convino en general en recomendar a la Comisión que las normas uniformes fuesen aprobadas en la forma de una convención. Se dijo que una convención redundaría en una uniformidad mejor y más completa del derecho en la materia que una ley modelo. Se observó que la legislación relativa al transporte internacional de mercaderías figuraba en su

mayor parte en las convenciones internacionales sobre transporte. Para integrar eficazmente las normas uniformes en ese sistema y colmar las lagunas que dejaban esas convenciones, era preferible que las normas uniformes fuesen aprobadas en la forma de una convención.

85. Se expresó la opinión de que la aprobación de las normas en la forma de una convención sería prematura, ya que existía un vínculo entre las normas uniformes, por una parte, y las Reglas de Hamburgo y el Convenio sobre el Transporte Multimodal que aún no habían entrado en vigor, por la otra. Según esa opinión, por el momento era preferible adoptar las normas uniformes en la forma de una ley modelo teniendo en cuenta, en particular, que las actividades de los operadores de terminales seguían sujetas a continuos cambios y evolucionaban rápidamente. Asimismo, una ley modelo podría servir para armonizar en forma más rápida el derecho en la materia que una convención. Sin embargo, quienes apoyaban la propuesta de una ley modelo no objetaron en principio que las normas fuesen aprobadas en la forma de una convención y recalcaron que su preferencia no era el resultado de una actitud menos que positiva respecto del contenido de las normas uniformes.

86. El Grupo de Trabajo observó que la Comisión, al examinar su recomendación de que las normas uniformes fuesen aprobadas en la forma de una convención, tal vez desearía examinar las consecuencias financieras de los posibles procedimientos para aprobar la convención. Se convino en que la cuestión de si debían permitirse reservas a la convención y, en tal caso, si la cuestión debería ser examinada específicamente o ser tratada como una cuestión de principio general, debía ser examinada por la Comisión en relación con la formulación de las cláusulas finales de la convención.

IV. Examen del título y de los artículos del proyecto de Convención presentados por el grupo de redacción

87. En los párrafos siguientes se consignan las modificaciones introducidas por el Grupo de Trabajo en algunos de los artículos del proyecto presentados por el Grupo de Redacción. No se mencionan específicamente otras modificaciones menores, especialmente las que no afectan al texto en todos los idiomas. A reservas de esas modificaciones, el título del proyecto de Convención y el texto de los artículos presentados por el Grupo de Trabajo son los que figuran en el anexo I del presente informe.

Artículo 1

88. El Grupo de Trabajo aprobó el artículo en la forma en que lo había presentado el Grupo de Redacción. Se tomó nota de que las definiciones de "notificación" y "reclamación" que figuraban en los apartados e) y f) sólo se referían a aquellas específicamente previstas en la Convención y que las palabras con que comenzaba el artículo 1, "En el texto de la presente Convención", obedecían al propósito de disipar toda duda al respecto.

Artículo 2

Párrafos 1) y 3)

89. El Grupo de Trabajo aprobó los párrafos en la forma en que los había presentado el Grupo de Redacción.

Párrafo 2)

90. Se sugirió que se suprimiera el párrafo 2). Se señaló que, en contraste con la venta internacional de mercancías, la cuestión a que se refería el párrafo no revestía mayor importancia práctica con respecto a las actividades realizadas por empresarios de terminales. Además, se dijo que la referencia a "la relación más estrecha con el conjunto de los servicios relacionados con el transporte" no era suficientemente clara. El Grupo de Trabajo, sin embargo, aprobó el párrafo 2) en la forma en que lo había presentado el Grupo de Redacción.

Artículos 3 y 4

91. El Grupo de Trabajo aprobó los artículos 3 y 4 en la forma en que los había presentado el Grupo de Redacción.

Artículo 5

Párrafos 1), 2) y 3)

92. El Grupo de Trabajo aprobó los párrafos en la forma en que los había presentado el Grupo de Redacción.

Párrafo 4)

93. El texto presentado por el Grupo de Trabajo incluía las palabras "en los 30 días consecutivos a la fecha convenida o, a falta de acuerdo sobre ese punto, en los 30 días consecutivos a la fecha de la petición de esa persona, las mercaderías se podrán dar por perdidas". Se señaló que esa redacción no resolvía la cuestión de si el plazo comenzaba a correr cuando se enviaba la petición de que se entregaran las mercaderías o cuando el empresario la recibía. El Grupo de Trabajo observando que en el párrafo 3) se había resuelto una cuestión similar optando por el momento en que el empresario recibía la petición, decidió aplicar la misma solución en el párrafo 4).

Artículo 6

94. El texto del artículo 6 presentado por el Grupo de Redacción incluía un párrafo 5), encerrado entre corchetes, cuyo texto era el siguiente:

"[5] Los límites de responsabilidad previstos en los párrafos 1) y 2) son los que estén en vigor en el momento en que se produjo el hecho, de conformidad con las disposiciones del artículo 17.]"

95. El Grupo de Trabajo, examinando este párrafo junto con el artículo 17 (véase el párrafo 116 *infra*), decidió no mantener el párrafo 5). Por lo demás, el Grupo de Trabajo aprobó el artículo 6 en la forma en que lo había presentado el Grupo de Redacción.

96. El Grupo de Trabajo volvió a examinar la cuestión de las reservas al proyecto de convención que se había planteado en relación con el artículo 6 (véase el párrafo 45, *supra*). El Grupo de Trabajo decidió que la cuestión de si el proyecto de convención debía tener una disposición relativa a las reservas y, en la afirmativa, del contenido de esa disposición, debía quedar librada al examen de la Comisión en el contexto de la preparación de las cláusulas finales. Hubo acuerdo en que, por el momento, el proyecto de convención incluyera una nota en que se aclarara que la preparación del preámbulo y de las cláusulas finales, incluida la cuestión de las reservas, había quedado librada a la Comisión.

97. Se señaló que sería conveniente que el proyecto de convención fijara un límite general de la responsabilidad del empresario que abarcara todas las reclamaciones dimanadas de un solo accidente. Se llegó al entendimiento de que los gobiernos podrían examinar esa cuestión cuando el proyecto de convención fuese distribuido a los efectos de recabar sus observaciones.

Artículos, 7, 8 y 9

98. El Grupo de Trabajo aprobó los artículos en la forma en que los había presentado el Grupo de Redacción.

Artículo 10

Párrafo 1)

99. El Grupo de Trabajo aprobó el párrafo en la forma en que lo había presentado el Grupo de Redacción.

Párrafo 2)

100. Se convino en que las palabras "institución oficial" se referían a una institución oficial que actuara habitualmente como depositaria de la suma a que se hacía referencia en el párrafo, por ejemplo, la oficina del secretario de un tribunal.

101. En el párrafo 2), presentado por el Grupo de Redacción las palabras "en el Estado en que el empresario tenga su establecimiento" estaban entre corchetes; se propuso suprimirlas, ya que el requisito de que el depositario fuera una institución oficial constituía una protección suficiente para las partes. Asimismo, se dijo que la inclusión de esas palabras podría dar lugar a problemas en relación con las leyes que regulaban las transferencias de fondos de un país a otro. Sin embargo, la opinión que prevaleció fue la de conservar esas palabras y suprimir los corchetes. En apoyo de esa opinión, se dijo que, en general, un empresario tendría derecho a que el pago se efectuara en su establecimiento; por ello, la suma que asegurara ese pago debía depositarse en el Estado donde tuviera su establecimiento. A juicio del Grupo de Trabajo, las palabras en cuestión se aplicaban solamente al depósito de una suma en una institución oficial y no al depósito de la suma en poder de un tercero designado de común acuerdo.

Párrafo 3)

102. El párrafo presentado por el Grupo de Redacción figuraba entre corchetes, que el Grupo de Trabajo decidió suprimir.

103. El texto de la segunda frase del párrafo presentado por el Grupo de Redacción era el siguiente: "Esta disposición no se aplica a los contenedores que no sean de propiedad del empresario, el transportista o el cargador y estén claramente marcados a efectos de la identificación de su propietario". Se convino en general en que no debía excluirse la posibilidad de que esos contenedores pudiesen ser vendidos en el caso de aquellos que el empresario recibiera del propietario para repararlos o mantenerlos y por concepto de lo cual tuviese derecho a pagos. Por ello, el Grupo de Trabajo acordó agregar a la segunda frase las siguientes palabras: "excepto en lo que respecta a las reparaciones o las mejoras que el empresario efectúe en los contenedores". Se convino en que la segunda frase se relacionaba solamente con el derecho de venta mencionado en la primera frase y no con el derecho de retención mencionado en el párrafo 1). Por lo demás, el Grupo de Trabajo aprobó el párrafo en la forma en que lo había presentado el Grupo de Redacción.

Párrafo 4)

104. Se expresó la opinión de que era preferible que algunos aspectos de procedimiento de la compraventa se rigieran por la legislación del lugar donde se encontraran las mercaderías. El Grupo de Trabajo aprobó el párrafo en la forma en que lo había presentado el Grupo de Redacción.

Artículo 11

105. El Grupo de Trabajo aprobó el artículo en la forma en que lo había presentado el Grupo de Redacción.

Artículo 12

106. El Grupo de Trabajo aprobó el artículo en la forma en que lo había presentado el Grupo de Redacción. Se observó que el requisito de que la declaración mencionada en el párrafo 4) se formulara por escrito guardaba relación con el párrafo 2) del artículo 22 de la Convención sobre la prescripción en materia de compraventa internacional de mercaderías (Nueva York, 1974)⁵.

Artículo 13

107. El Grupo de Trabajo aprobó el artículo en la forma en que lo había presentado el Grupo de Redacción.

Artículo 14

108. El artículo presentado por el Grupo de Redacción contenía dos variantes. En la primera, se utilizaba el

⁵Acta Final de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la prescripción en la compraventa internacional de mercaderías (A/CONF.63/14 y Corr.1).

texto del párrafo 1) del artículo 7 de la Convención de las Naciones Unidas sobre la compraventa; en la segunda, se utilizaba el texto del artículo 3 de las Reglas de Hamburgo. Se observó que en la variante basada en la Convención de las Naciones Unidas sobre la compraventa figuraba una referencia a la observancia de la buena fe en el comercio internacional que no figuraba en la variante basada en las Reglas de Hamburgo. En principio, el Grupo de Trabajo tenía la intención de seguir el criterio de las Reglas de Hamburgo, ya que el actual proyecto de convención, como esas Reglas, correspondía al ámbito del transporte internacional de mercaderías. Se dijo que la observancia de la buena fe en el comercio internacional era un requisito implícito en las relaciones comerciales internacionales y, en consecuencia, no había que mencionarla concretamente en el proyecto de convención. En respuesta, se dijo que la variante basada en la Convención de las Naciones Unidas sobre la compraventa promovería más la uniformidad; además, las consideraciones que habían llevado a la Comisión a adoptar esa formulación debían llevarla a adoptar la misma formulación en el proyecto que se estaba examinando.

109. El Grupo de Trabajo, en el contexto del artículo 14, decidió adoptar el texto de la Convención de las Naciones Unidas sobre la compraventa y omitir la referencia a la observancia de la buena fe, en la inteligencia, en todo caso, de que la omisión no debía considerarse en menoscabo del papel y la importancia de la buena fe en el comercio internacional en el contexto que se examinaba.

Artículo 15

110. En el artículo presentado por el Grupo de Redacción, las palabras "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" figuraban entre corchetes. Se observó que estas palabras repetían en esencia el contenido de la segunda frase del artículo 1 a). Como quedaba de manifiesto en el artículo 1 a), el proyecto de convención no obedecía al propósito de injerirse en otras convenciones relativas al transporte internacional. El texto entre corchetes había sido propuesto para resolver los problemas que entrañaba la forma en que algunos sistemas jurídicos adoptaban las disposiciones de las convenciones relativas al transporte internacional.

111. Las palabras "que tenga por efecto aplicar" se referían a la legislación vigente en algunos países por la cual se aplicaban los instrumentos relativos al transporte internacional en que eran parte esos países. Las palabras "que se fundamente en ella" se referían a leyes vigentes en otros países derivadas de las disposiciones de instrumentos sobre transporte internacional en los cuales el país no era parte correspondiente a ellas. Se propuso que se suprimieran las palabras "que se fundamente en ella" ya que podrían plantear problemas respecto de si una ley nacional "se fundamentaba" o no en un instrumento sobre transporte internacional y de ese modo, dar lugar a confusión en cuanto a si el

proyecto de convención estaba o no subordinado a dicha ley. Sin embargo, predominó la opinión de conservar las palabras "que se fundamente en ella".

112. El Grupo de Trabajo decidió suprimir los corchetes en el artículo 15 y aprobar el artículo en la forma en que lo había presentado el Grupo de Redacción. Se expresó la opinión de que los gobiernos deberían prestar mayor atención a las palabras en cuestión cuando el proyecto de convención fuese distribuido para recabar sus observaciones.

Artículo 16

113. El Grupo de Trabajo aprobó el artículo en la forma en que lo había presentado el Grupo de Redacción.

Artículo 17

114. El Grupo de Trabajo solicitó que la Secretaría preparara y adjuntara al presente informe una lista provisional de instrumentos relativos al transporte internacional que se pudiera incluir en el párrafo 1) b).

115. El párrafo 9) presentado por el Grupo de Redacción estaba encerrado entre corchetes. El Grupo de Trabajo decidió conservar el párrafo tal como había sido formulado por el Grupo de Redacción y suprimir los corchetes. Por lo demás, el artículo 17 fue aprobado en la forma en que había sido presentado por el Grupo de Redacción.

116. En relación con su examen del párrafo 9), el Grupo de Trabajo consideró que no debía mantenerse el párrafo 5) del artículo 6, que el Grupo de Redacción había dejado entre corchetes.

V. Otros asuntos

117. El Grupo de Trabajo observó que, al aprobar el proyecto de convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional, había completado la tarea que le confió la Comisión.

118. Un representante de la secretaría de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) informó al Grupo de Trabajo acerca de la estrecha cooperación sustantiva, que había existido entre la UNCTAD y la Comisión en relación con la preparación del proyecto de convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional. En especial, la UNCTAD había realizado su labor relativa a los aspectos económico y comercial de la gestión de los empresarios de terminales de transporte como complemento de la tarea fundamental que realizaba el Grupo de Trabajo. La División de Transporte Marítimo de la UNCTAD había preparado un nuevo informe sobre el factor de riesgo comercial en la gestión de terminales de contenedores. El Grupo de Trabajo tomó nota con satisfacción de las observaciones del representante de la secretaría de la UNCTAD.

ANEXO I

[Original: árabe, chino, español, francés, inglés y ruso]

PROYECTO DE CONVENCIÓN SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL, PREPARADO POR EL GRUPO DE TRABAJO SOBRE PRÁCTICAS CONTRACTUALES INTERNACIONALES^a

Artículo 1*Definiciones*

En el texto de la presente Convención:

a) Por “empresario de terminal de transporte” (que en adelante se denominará el “empresario”) se entiende toda persona que actuando en el ejercicio de su profesión se hace cargo de 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 uso. Sin embargo, no se considerará empresario a una persona en la medida en que sea responsable de las mercaderías como transportista o como empresario de transporte multimodal en virtud de la ley aplicable relativa al transporte;

b) El término “mercaderías” comprende todo contenedor, paleta o cualquier elemento análogo de embalaje o transporte siempre que las mercaderías estén en él agrupadas o embaladas y el elemento de embalaje o transporte 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, entre otros, el almacenamiento, el depósito, la carga, la descarga, la estiba, el arrumaje, el entablado y la trínca;

e) Por “notificación” se entiende una notificación hecha en una forma por la que quede constancia de la información que contenga;

f) Por “reclamación” se entiende una reclamación efectuada en una forma por la que quede constancia de la información que contenga.

Artículo 2*Ámbito de aplicación*

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 los presta un empresario cuyo establecimiento esté situado en un Estado contratante, o

b) 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.

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

^aEl establecimiento de cláusulas preambulares y cláusulas finales del proyecto de Convención, incluida la cuestión de las cláusulas relativas a las reservas, queda para que lo examine la Comisión.

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

Artículo 3*Período de la 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 petición del cliente deberá, sin demora injustificada, ya sea:

a) acusar recibo de las mercaderías firmando un documento presentado por el cliente en el que se identifiquen las mercaderías y se señale su estado y cantidad, o

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

2. Si el empresario no cumple 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.

3. El documento señalado en el inciso b) del párrafo 1 podrá emitirse en cualquier forma por la que se deje constancia de la información que contiene.

4. La firma en el documento que se emita conforme al párrafo 1 podrá ser manuscrita, impresa, en facsímil, perforada, estampada, en símbolos o registrada por cualquier otro medio mecánico o electrónico.

Artículo 5*Fundamento de la responsabilidad*

1. El empresario será responsable de los perjuicios producidos como resultado de la pérdida o el daño de las mercaderías, así como de la demora en la entrega a la persona facultada para recibirlas, si el hecho que ha causado la pérdida, el daño o la demora tuvo lugar durante el período en que responde por las mercaderías conforme al artículo 3, a menos que pruebe que él, sus empleados, sus representantes u otras personas que haya contratado 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, representantes u otras personas que haya contratado para prestar los servicios relacionados con el transporte concorra con otra causa para ocasionar la pérdida, el daño o la demora, el empresario será responsable únicamente en la medida en que los perjuicios producidos

como resultado de la pérdida, el daño o la demora puedan atribuirse a ese incumplimiento, a condición de que pruebe el importe de los perjuicios que no le son imputables.

3. Hay demora en la entrega de las mercaderías a la persona facultada para recibir las cuando el empresario no las ha entregado a esa persona, o no las ha puesto a su disposición, dentro del plazo expresamente acordado o, a falta de ese acuerdo, dentro de un plazo razonable después de que se reciba la petición de las mercaderías por parte de esa persona.

4. Si el empresario no entrega las mercaderías a la persona facultada para recibir las, o no las pone a su disposición, en los 30 días consecutivos a la fecha convenida o, a falta de acuerdo sobre ese punto, en los 30 días consecutivos a la fecha del recibo de la petición de esa persona, las mercaderías se podrán dar por perdidas.

Artículo 6

Limitación de la responsabilidad

1. La responsabilidad del empresario por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercaderías en virtud de las disposiciones del artículo 5 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. Ahora bien, si las mercaderías son objeto de un transporte internacional que no incluye, conforme al contrato de transporte, el transporte de las mercaderías por mar o por vías de navegación interior, la responsabilidad del empresario 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.

2. La responsabilidad del empresario por la demora en la entrega de las mercaderías de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5 de la presente Convención 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 demora, pero no excederá de la cuantía total de la remuneración debida al empresario y relativa al envío del que fueran parte esas mercaderías.

3. La responsabilidad acumulada del empresario por los conceptos enunciados en los párrafos 1 y 2 en ningún caso excederá del límite determinado con arreglo al párrafo 1 por la pérdida total de las mercaderías con respecto a las cuales se haya incurrido en esa responsabilidad.

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

Artículo 7

Aplicación a reclamaciones extracontractuales

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

2. Si esa acción se ejercita contra un empleado o mandatario del empresario, u otra persona contratada por el empresario 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 exoneraciones 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 establecidos en esta Convención.

Artículo 8

Pérdida del derecho a la limitación de la responsabilidad

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

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 7, el empleado o mandatario del empresario u otra persona contratada por el empresario para prestar los servicios relacionados con el transporte no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 6 si se prueba que la pérdida, el daño o la demora resultaron de una acción o una omisión de ese empleado, mandatario o persona, con intención de causar esa pérdida, daño o demora, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendría la pérdida, el daño o la demora.

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 aplicables, relativos a mercaderías peligrosas y si, en el momento en que se le entregan esas mercaderías, el empresario no tiene por otro conducto conocimiento de su carácter peligroso, 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, sin que haya lugar al pago de una indemnización por el daño o la destrucción de las mercaderías resultantes de la adopción de esas precauciones, y

b) recibir el reembolso de todos los gastos que ocasione al empresario adoptar las medidas a que se hace referencia en el inciso a).

Artículo 10

Garantía real sobre las mercaderías

1. El empresario tiene un derecho de retención sobre las mercaderías por el importe y los gastos devengados con motivo de los servicios relacionados con el transporte que haya prestado a esas mercaderías durante el período en que responde 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 en que el empresario tenga su establecimiento.

3. A fin de obtener la suma necesaria para satisfacer su crédito, el empresario estará facultado para vender las mercaderías sobre las que ha ejercido el derecho de retención estipulado en el presente artículo en la medida en que lo autorice la legislación del Estado en que el empresario tenga su establecimiento. Esta disposición no se aplica a los contenedores que no sean de propiedad del empresario, el transportista o el cargador y estén claramente marcados a efectos de la identificación de su propietario, excepto en lo que respecta a las reparaciones o las mejoras que el empresario efectúe en los contenedores.

4. Antes de ejercer el derecho a vender las mercaderías, el empresario hará los esfuerzos razonables para notificar la venta que se propone realizar al dueño de las mercaderías, a la persona de quien las ha recibido y a la persona facultada para recibir las de manos del empresario. El empresario quedará debiendo, según corresponda, el saldo del producto de la venta que exceda de las sumas que se debían al empresario, más los gastos que razonablemente haya acarreado la venta. El derecho a la venta se ejercerá en otros aspectos de conformidad con la legislación del Estado en que el empresario tenga su establecimiento.

Artículo 11

Aviso de la pérdida, el daño o la demora

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 primer día laborable siguiente a la fecha en que las mercaderías se hayan entregado a la persona facultada para recibir las, esa entrega establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el empresario ha entregado las mercaderías tal como aparecen descritas en el documento firmado o emitido por él conforme al artículo 4 o, si no se hubiere firmado ni emitido ese documento, 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 dentro de un plazo de siete días consecutivos contados a partir de la fecha en que las mercaderías lleguen a su destinatario final, 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 recibir las.

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 recibir las, 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 daño manifiestos 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 de la demora en la entrega de las mercaderías, a menos que se haya dado aviso al empresario dentro de un plazo de 21 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercaderías se entregaron a la persona facultada para recibir las.

Artículo 12

Prescripción de las acciones

1. Toda acción que haya de ejercitarse en virtud de esta 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 el día en que el empresario haya entregado las mercaderías o parte de ellas a la persona facultada para recibir las o, en caso de pérdida total de las mercaderías, el día en que el empresario dé aviso a la persona facultada para reclamar la pérdida de las mercaderías o, si no se da ese aviso, el día en que la persona puede considerar las mercaderías perdidas de conformidad con el artículo 5.

3. El día en que comienza el plazo de prescripción no se cuenta a efectos del cómputo del plazo.

4. El empresario podrá en cualquier momento interrumpir el plazo de prescripción, prorrogándolo mediante declaración por escrito hecha al reclamante. El plazo podrá ser prorrogado nuevamente mediante otra declaración 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 u otra persona haya sido declarado o declarada responsable a raíz de una acción entablada contra él o ella, o haya satisfecho la reclamación en la que se fundó esa acción, y siempre que se notifique dentro de un plazo razonable al empresario el ejercicio de la acción contra el transportista u otra persona que pueda dar lugar a una acción de repetición contra el empresario.

Artículo 13

Cláusulas contractuales

1. Salvo lo que disponga en contrario esta Convención, toda cláusula del contrato celebrado por el empresario o contenida 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 que la contenga.

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 esta Convención.

Artículo 14

Interpretación de la presente 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 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.

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 cantidades mencionadas en el artículo 6 se expresarán en la moneda nacional de un Estado conforme al valor de esa moneda en la fecha de la sentencia o en la que hayan convenido las partes. La equivalencia entre la moneda nacional de un Estado contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional y el Derecho Especial de Giro se calculará con arreglo al método de valoración aplicado por el Fondo Monetario Internacional para sus operaciones vigente en la fecha de que se trate. La equivalencia entre la moneda nacional de un Estado contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional y el Derecho Especial de Giro se calculará de la manera que determine ese Estado.

2. El cálculo mencionado en la última oración del párrafo anterior se hará de modo que exprese en la moneda nacional del Estado contratante, en la medida de lo posible, el mismo valor real para las cantidades mencionadas en el artículo 6 que allí se expresan en unidades de cuenta. Los Estados contratantes deberán comunicar la manera de calcular al Depositario en el momento de la firma o cuando depositen su instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión y cada vez que se produzca una modificación de esa manera de calcular.

Artículo 17

Revisión de la limitación de la responsabilidad

1. 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 cantidades mencionadas en el artículo 6:

a) a solicitud de por lo menos un cuarto de los Estados contratantes o,

b) cuando se apruebe la modificación de un límite de la responsabilidad con respecto a pérdidas, daños o demoras relacionadas con las mercaderías establecido en uno de los instrumentos relativos al transporte internacional que a continuación se indican. Los instrumentos son los siguientes:^b

2. La reunión de la Comisión tendrá lugar en ocasión del período de sesiones de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, en el mismo lugar donde éste se celebre, e inmediatamente después del hecho que dé lugar a la convocatoria de la reunión.

3. 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:

^bEn el anexo II del presente documento figura una lista de convenciones de transporte internacional, preparada por la secretaría de la CNUDMI, que podría incluirse en este inciso.

a) el importe por el que se haya modificado la limitación de la responsabilidad en uno de los instrumentos internacionales mencionados en el inciso b) del párrafo 1;

b) el valor de las mercaderías atendidas por los empresarios;

c) el costo de los servicios relacionados con el transporte;

d) las primas de seguros, incluidos, entre otras cosas, el seguro de la carga, el seguro de responsabilidad de los empresarios, y el 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 demora en su entrega; y

f) los gastos de electricidad, combustible y otros servicios públicos.

4. La Comisión aprobará las enmiendas por una mayoría de dos tercios de sus miembros presentes y votantes.

5. No podrá considerarse ninguna enmienda de la limitación de la responsabilidad prevista en este artículo antes de que hayan transcurrido cinco años a partir de la fecha en que esta Convención quedó abierta a la firma.

6. El Depositario notificará cualquier enmienda que resulte aprobada con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 4 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 contratantes 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 contratantes 18 meses después de su aceptación.

7. El Estado contratante 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.

8. Cuando una enmienda haya sido aprobada de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 4, pero aún no haya expirado el plazo de 18 meses previsto para su aceptación, el Estado que se convierta en Estado contratante de esta Convención durante ese plazo quedará obligado por la enmienda si ésta entra en vigor. El Estado que se convierta en Estado contratante después de expirado ese plazo quedará obligado por las enmiendas que hayan sido aceptadas de conformidad con el párrafo 6.

9. El límite 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 la demora.

ANEXO II

CONVENIOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL PARA SU POSIBLE INCLUSIÓN EN EL ARTÍCULO 17 1) b) DEL PROYECTO DE CONVENCION SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL

I. Transporte aéreo

— Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional (Varsovia, 1929);

— Protocolo que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929 (La Haya, 1955);

— Convenio suplementario del Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional realizado por una persona distinta del transportista contratante (Guadalajara, 1961);

— Protocolo que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional

firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929 con las modificaciones introducidas por el Protocolo hecho en La Haya el 18 de septiembre de 1955 (Guatemala, 1971);

— Protocolo adicional No. 1 que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929 (Montreal, 1975);

— Protocolo adicional No. 2 que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre, con las modificaciones introducidas por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955 (Montreal, 1975);

— Protocolo adicional No. 3 que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, con las modificaciones introducidas por los Protocolos hechos en La Haya el 28 de septiembre de 1955 y en la ciudad de Guatemala el 8 de marzo de 1971 (Montreal, 1975);

— Protocolo No. 4 de Montreal que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929 con las modificaciones introducidas por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955 (Montreal, 1975);

II. Transporte marítimo

— Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos (Bruselas, 1924);

— Protocolo que modifica el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 (Bruselas, 1968);

— Protocolo que modifica el Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, de 25 de agosto de 1924, con las modificaciones introducidas por el Protocolo de 23 de febrero de 1968 (Bruselas, 1979);

— Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías, 1978 (Hamburgo);

III. Transporte multimodal

— Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías (Ginebra, 1980);

IV. Transporte por ferrocarril

— Accord Concernant le Transport International des Marchandises par Chemins de Fer (SMGS) (1966);

— Convenio sobre el Transporte Internacional por Ferrocarril (COTIF) (1980);

V. Transporte por carretera

— Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR) (Ginebra, 1956);

— Protocolo del Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR), Ginebra, 1956 (Ginebra, 1978).

B. Responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte: texto revisado del proyecto de normas uniformes sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte basado en las deliberaciones y decisiones del décimo período de sesiones del Grupo de Trabajo: nota de la Secretaría (A/CN.9/WG.II/WP.60) [Original: inglés]

ÍNDICE

	<i>Página</i>
NOTA INTRODUCTORIA	85
<i>Artículo 1:</i> DEFINICIONES	85
<i>Artículo 2:</i> ÁMBITO DE APLICACIÓN	86
<i>Artículo 3:</i> PERÍODO DE LA RESPONSABILIDAD	86
<i>Artículo 4:</i> EMISIÓN DEL DOCUMENTO	86
<i>Artículo 5:</i> FUNDAMENTO DE LA RESPONSABILIDAD	87
<i>Artículo 6:</i> LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD	87
<i>Artículo 7:</i> APLICACIÓN A RECLAMACIONES EXTRA CONTRACTUALES	88