III. RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE

A. Informe del Grupo de Trabajo sobre Prácticas Contractuales Internacionales acerca de la labor realizada en su décimo período de sesiones (Viena, 1 a 12 de diciembre de 1986) (A/CN.9/287)

ÍNDICE

	<i>Párrafos</i>
INTRODUCCIÓN	1-10
DELIBERACIONES Y DECISIONES	11-161
I. MÉTODO DE TRABAJO	11
II. EXAMEN DE LOS PROYECTOS DE ARTÍCULOS DE NORMAS UNIFORMES SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE	12-156
Artículo 5	14-23
Artículo 6	24-41
Artículo 7	42-46
Artículo 8	47-56
Artículo 9	57-65
Artículo 10	66-74
Artículo 11	75-87
Artículo 12	88-93
Artículo 13	94-97
Artículo 14	98-99
Artículo 15	100
Artículo 16	101
Artículo 17	102-112
Artículo 1	113-140
Definición de "empresario"	113-127
Definición de "servicios relacionados con el transporte"	128
Definición de "mercaderías"	129-130
Definición de "transporte internacional"	131-135
Formas del aviso o de la solicitud	136-140
Artículo 2	141-150
Artículo 3	151-155
Artículo 4	156
III. OTRAS CUESTIONES Y LABOR FUTURA	157-161

INTRODUCCIÓN

1. En su 16.º período de sesiones, celebrado en 1983, la Comisión decidió incluir en su programa de trabajo la cuestión de la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte, pedir al Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) que transmitiera a la Comisión para su examen su

anteproyecto de convención sobre ese tema y asignar la labor de preparar normas uniformes al respecto a un grupo de trabajo¹.

¹Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su 16.º período de sesiones, *Documentos Oficiales de la Asamblea General, trigésimo octavo período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/38/17)*, párr. 115.

2. Atendiendo a la solicitud formulada por la Comisión en su 16.º período de sesiones, el UNIDROIT transmitió su anteproyecto de convención a la Comisión. En su 17.º período de sesiones, la Comisión decidió encomendar al Grupo de Trabajo sobre Prácticas Contractuales Internacionales la tarea de formular normas jurídicas uniformes sobre ese tema. Decidió además que el mandato del Grupo de Trabajo consistiera en basar su labor en el anteproyecto de convención del UNIDROIT y en el informe explicativo de ese anteproyecto preparado por la secretaria del UNIDROIT, así como en el estudio efectuado por la secretaria de la CNUDMI sobre las importantes cuestiones que planteaba el anteproyecto de convención del UNIDROIT, estudio que la Comisión tuvo ante sí en su 17.º período de sesiones (A/CN.9/252), y que el Grupo de Trabajo considerara además las cuestiones que no abarcaba el anteproyecto de convención del UNIDROIT, así como cualquier otra cuestión que estimara pertinente².

3. El Grupo de Trabajo inició su labor sobre ese tema en su octavo período de sesiones con un examen completo de los problemas que se planteaban en relación con la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte (A/CN.9/260). En su noveno período de sesiones, el Grupo de Trabajo inició el primer debate acerca de todos los proyectos de artículos de normas jurídicas uniformes sobre la responsabilidad de empresarios de terminales de transporte que había preparado la secretaria (A/CN.9/WG.II/WP.56). Asimismo, preparó los textos de los proyectos de artículos 1, 2, 3 y 4, con sus respectivas notas, a fin de que sirvieran de base para nuevas consultas por las delegaciones y para la labor futura del Grupo de Trabajo (A/CN.9/275). El Grupo de Trabajo decidió que determinaría la forma que debían revestir las normas uniformes una vez que hubiera establecido el fondo y el contenido de las mismas (A/CN.9/260, párrafo 13).

4. El Grupo de Trabajo está constituido por todos los 36 Estados miembros de la Comisión: Argelia, Argentina, Australia, Austria, Brasil, Cuba, Checoslovaquia, Chile, China, Chipre, Egipto, España, Estados Unidos de América, Francia, Hungría, India, Irán (República Islámica del), Iraq, Italia, Jamahiriya Árabe Libia, Japón, Kenya, Lesotho, México, Nigeria, Países Bajos, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Centroafricana, República Democrática Alemana, República Unida de Tanzania, Sierra Leona, Singapur, Suecia, Uruguay, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y Yugoslavia.

5. El Grupo de Trabajo celebró su décimo período de sesiones en Viena, del 1 al 12 de diciembre de 1986. Estuvieron representados todos los miembros, con excepción de Argelia, Australia, Cuba, Chile, Chipre, Hungría, Iraq, Jamahiriya Árabe Libia, Lesotho, República Centroafricana, República Unida de Tanzania, Sierra Leona, Singapur y Uruguay.

²Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su 17.º período de sesiones, *Documentos Oficiales de la Asamblea General, trigésimo noveno período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/39/17)*, párr. 113.

6. Asistieron al período de sesiones observadores de los siguientes Estados: Alemania, República Federal de Canadá, Colombia, Guatemala, Indonesia, Omán, Polonia, República de Corea, República Popular Democrática de Corea, Santa Sede, Suiza y Tailandia.

7. Asistieron al período de sesiones observadores de las siguientes organizaciones internacionales:

- a) *Organismos especializados de las Naciones Unidas*
Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial
- b) *Organizaciones intergubernamentales*
Comisión Central para la Navegación en el Rin
Comisión de las Comunidades Europeas
Conferencia de La Haya de Derecho Internacional Privado
Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado
Liga de los Estados Árabes
Office Centrale des Transports Internationaux Ferroviaires
- c) *Organizaciones internacionales no gubernamentales*
Asociación de Derecho Internacional
Asociación Internacional de Aeropuertos Civiles
Asociación Internacional de Transportadores de Productos Forestales
Asociación de Transporte Aéreo Internacional
Cámara de Comercio Internacional
Comité Marítimo Internacional
Unión Internacional de Seguros de Transportes
Unión Internacional de Transportes por Carretera

8. El Grupo de Trabajo eligió la siguiente Mesa:

Presidente: Sr. Michael Joachim BONELL (Italia)
Relator: Sr. Suresh Chandra CHATURVEDI (India)

9. Se presentaron al período de sesiones los siguientes documentos:

- a) Programa provisional (A/CN.9/WG.II/WP.57);
- b) Responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte: proyectos revisados de los artículos 5 a 15 y nuevos proyectos de artículos 16 y 17 de normas uniformes sobre la responsabilidad de empresarios de terminales de transporte (A/CN.9/WG.II/WP.58).

10. El Grupo de Trabajo aprobó el siguiente programa:

1. Elección de la Mesa
2. Aprobación del programa
3. Formulación 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

11. El Grupo de Trabajo decidió iniciar su labor en el período de sesiones en curso con el examen de los proyectos revisados de los artículos 5 a 15 y de los nuevos proyectos de artículos 16 y 17 de las normas uniformes sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte que la secretaría había preparado (A/CN.9/WG.II/WP.58), y reanudar, a continuación, el examen de los proyectos de artículos 1 a 4, cuyos textos habían sido preparados por el Grupo de Trabajo en su noveno período de sesiones³.

II. Examen de los proyectos de artículos de normas uniformes sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte

12. Se expresó la opinión de que las normas que formulase el Grupo de Trabajo no debían ser demasiado complejas. Los textos jurídicos que se destinaban a armonizar la legislación cumplían mejor su cometido si su estructura era sencilla y si no intentaban abarcar todas las cuestiones imaginables que pudieran plantearse en relación con los temas que contemplaban.

13. En los párrafos siguientes se refleja el fondo de los debates relativos a cada uno de los proyectos de artículos considerados por el Grupo de Trabajo.

Artículo 5

Párrafo 1)

14. El Grupo de Trabajo convino en general con el criterio adoptado en el párrafo 1), basado en el principio de la presunción de culpa o negligencia. Ese criterio resultaba apropiado ya que estaba en consonancia con el fundamento de la responsabilidad previsto en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, 1978 (Hamburgo)⁴ (denominado en adelante "Reglas de Hamburgo") y en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías (1980)⁵ (denominado en adelante "Convenio Multimodal"), y reflejaba la tendencia actual sobre este punto en la esfera del derecho de transportes. No se aceptó la opinión de que convendría alinear el fundamento de la responsabilidad recogido en las normas uniformes con el fundamento de la responsabilidad previsto en el convenio internacional relativo al transporte marítimo que contase con el mayor número de partes en el momento de aprobarse las normas.

15. Hubo acuerdo general con lo previsto en el artículo 1 de que la responsabilidad de un empresario no debía ser absoluta. Se citó, a título de ejemplo, que el empresario no debía ser responsable de las pérdidas, daños o demoras atribuibles a fuerza mayor. Tampoco debía tener que responder en la medida en que las pérdidas, los daños o la demora fuesen atribuibles a actos u omisiones de una persona de la que él no tuviera que responder. Se sugirió además que debía tenerse en cuenta en la disposición relativa al fundamento de la responsabilidad del empresario si existía o no un seguro sobre las mercancías. Se dijo, sin embargo, que lo relativo a las consecuencias, en su caso, que tendría ese seguro para la responsabilidad del empresario se resolvería conforme a lo previsto en las normas de la ley nacional aplicable.

16. Se expresó la opinión de que la palabra "perjuicios", utilizada en la primera oración del párrafo 1), "El empresario será responsable de los perjuicios producidos como resultado de la pérdida o el daño de las mercancías . . .", podría ser interpretada como si incluyera las pérdidas consecuenciales. Si se hacía al empresario responsable de las pérdidas consecuenciales, el alcance de su responsabilidad sería incierto. Por lo tanto, debía suprimirse ese uso de la palabra "perjuicios". Según otra opinión, debía aclararse el significado de esa palabra. Se señaló, sin embargo, que, con esa palabra o sin ella, la cuestión de si el demandante podría recuperar las pérdidas consecuenciales en un caso concreto se resolvería conforme a lo dispuesto en las normas del ordenamiento aplicable. Se señaló además que esa misma redacción figuraba en las Reglas de Hamburgo y en el Convenio Multimodal, y se dijo que no era recomendable cambiarla. Finalmente, se observó que la responsabilidad del empresario por las pérdidas consecuenciales estaría sujeta, en todo caso, a límites en virtud del proyecto de artículo 6. En consecuencia, se impuso la opinión de conservar esa palabra.

17. Se expresó la opinión de que no estaba claro a quién se refería la frase "otras personas cuyos servicios utilice . . .", y se manifestó la duda de si era necesaria la referencia a esas personas, una vez mencionados los empleados y representantes del empresario. Se señaló que, en algunos ordenamientos, ciertas categorías de personas contratadas por el empresario para llevar a cabo operaciones por él asumidas, por ejemplo, los estibadores, tal vez no serían conceptuadas como empleados o representantes suyos, y que esas personas también deberían estar sujetas a los requisitos del párrafo 1). Hubo acuerdo general de que se conservase la referencia a esas personas.

18. Se expresó la opinión de que el empresario no debía ser responsable de las pérdidas, daños o demoras que se derivasen de actos de personas contratadas por él (esto es, sus empleados o representantes, u otras personas cuyos servicios utilizase) si no los hubiesen realizado en el desempeño de sus funciones. Se declaró que el empresario podría obtener un seguro a menor precio si no se le hacía responsable de las pérdidas, daños o demoras derivados de tales actos. Además, ese criterio

³A/CN.9/275, párrs. 16 a 58.

⁴A/CONF.89/13, anexo I. Véase *Documentos Oficiales de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías*, publicación de las Naciones Unidas, núm. de venta S.80.VIII.1.

⁵TD/MT/CONF.16.

estaría de acuerdo con el criterio adoptado en el Convenio Multimodal. Predominó, no obstante, la opinión de que el empresario debía ser responsable de las pérdidas, daños o demoras ocasionados por las personas contratadas por él, incluso cuando esas personas no estuviesen actuando en el desempeño de sus funciones. Se observó a ese respecto que, incluso si las normas uniformes no eximían expresamente al empresario de responsabilidad cuando las personas por él contratadas no estuviesen actuando en el desempeño de sus funciones, tal vez se consiguiese ese resultado en los ordenamientos jurídicos que sí reconocían tal exención.

Párrafo 2)

19. Hubo acuerdo general en que el párrafo 2) era superfluo y debía suprimirse. Según una opinión contraria, ese párrafo era útil y se debía conservar, quizá en forma enmendada, a fin de evitar que la responsabilidad del empresario fuese absoluta.

Párrafo 3)

20. Hubo acuerdo general en que se debía conservar el párrafo 3) tal como estaba formulado. Se observó que ese párrafo preveía una solución uniforme para la situación en que la pérdida, el daño o la demora hubiese sido ocasionado por factores de los que el empresario fuese responsable así como por otros factores, situación que se resolvía de manera divergente en diversos ordenamientos nacionales. En apoyo de ese párrafo, se señaló que exigía al empresario que probase el importe de los perjuicios que no le fuesen imputables a él o a las personas por él contratadas, lo que estaba en consonancia con el principio de presunción o de culpa o negligencia recogido en el párrafo 1). Se expresó, no obstante la opinión de que ese párrafo no debería exigir al empresario que probase la cuantía de los perjuicios que no le fuesen imputables a él o a personas contratadas por él, puesto que tal vez le resultase difícil presentar esa prueba.

Párrafo 4)

21. Hubo acuerdo general en incluir en las normas uniformes la responsabilidad del empresario por la demora en la entrega de las mercaderías, y en que se debía mantener la actual redacción del párrafo 4). Se afirmó que si en las normas no se hacía alusión a la demora, un mismo empresario podría encontrarse bajo diversos regímenes de responsabilidad por demora, dadas las divergencias existentes entre los ordenamientos nacionales. El prever en las normas la responsabilidad por demora podía proteger a los empresarios cuya responsabilidad por demora fuera más amplia conforme a los ordenamientos nacionales. También podía proteger a los transportistas que intentaran obtener reparación de un empresario cuyo ordenamiento nacional restringiera considerablemente su responsabilidad por concepto de demora. Se expresó, no obstante, otra opinión que era favorable a la supresión del párrafo 4), ya que los empresarios tenían a veces dificultades para asegurarse contra la responsabilidad por demora y, además, la demora en la entrega de las mercaderías no resultaba, en la práctica, un problema de consideración.

Párrafo 5)

22. El Grupo de Trabajo se mostró de acuerdo con el criterio general del párrafo 5). No obstante se manifestó la opinión de que la frase, "la persona facultada para efectuar la reclamación por la pérdida de las mercaderías" no era clara, y que había que modificar el párrafo para evitar el empleo de esa frase, sustituyéndola quizá por las palabras "el demandante", o eliminando la referencia a esa persona de modo que se indicara simplemente que las mercaderías se podían dar por perdidas.

23. En relación al plazo transcurrido en el cual se podían dar por perdidas las mercaderías, prevaleció la opinión favorable a un plazo inferior a 60 días, por ejemplo, 30 días. No obstante, se expresó el parecer de que ese plazo debía reflejar las circunstancias existentes en algunos países en lo relativo al almacenamiento y manutención de mercaderías, que en ocasiones, podrían hacer que resultase adecuado un plazo de 60 días.

Artículo 6

Párrafo 1)

24. El Grupo de Trabajo examinó las cuatro variantes del párrafo 1) presentadas en el documento A/CN.9/WG.II/WP.58. Se expresaron opiniones favorables a que hubiera un solo límite para la responsabilidad (es decir, la variante 1), en lugar de aplicar un límite a las mercaderías transportadas por mar hacia la terminal o desde ella y otro límite a las mercaderías transportadas por algún otro medio (es decir, la variante 2), o de vincular ese límite al límite aplicable al transportista de las mercaderías a la terminal o desde ella (es decir, las variantes 3 y 4). En defensa de que hubiese un solo límite, se afirmó que las variantes 2, 3 y 4 podían originar incertidumbres a la hora de determinar el límite aplicable a cada caso particular puesto que el empresario no siempre podía saber por qué modo de transporte se habían llevado las mercaderías a la terminal o se habían de retirar de ella. Además, si se presentaba una demanda antes de que hubieran salido las mercaderías de la terminal, resultaría difícil aplicar las variantes 2 ó 3, que hacían referencia al modo de transporte utilizado para retirar las mercaderías de la terminal. También era posible que mercaderías que se llevaron a la terminal en un solo lote (por ejemplo, en un contenedor o en una paleta) se distribuyeran en unidades menores, que luego se retiraran de la terminal utilizando diversos modos de transporte, con el resultado de que podrían ser aplicables distintos límites a cada una de esas unidades. También se señaló que, en virtud de muchos instrumentos internacionales y leyes nacionales relativas al transporte de mercaderías, las partes en un contrato de transporte podían acordar límites más elevados que los previstos en el instrumento o ley, aumentando así la incertidumbre sobre los límites aplicables al empresario. Se afirmó que incertidumbres como las señaladas podían provocar un aumento de las primas de los seguros.

25. Las opiniones favorables a un límite único de la responsabilidad se mostraron también partidarias de fijar la cuantía de ese límite a un nivel equivalente o

ligeramente superior al del límite que figura en las Reglas de Hamburgo. Ese sería el enfoque más sencillo y más apropiado, particularmente en vista de que la mayoría de las mercaderías se transportaban por mar.

26. Se expresó la opinión de que las normas uniformes debían aplicarse sólo a las terminales marítimas. En tal caso debería aplicarse un límite único, basado en las Reglas de Hamburgo.

27. También se expresaron opiniones a favor de la variante 2. Se declaró que era apropiado distinguir, como esa variante lo hacía, entre los casos en que las mercaderías eran objeto de transporte por mar y los casos en que eran transportadas por modos de transporte distintos del transporte marítimo. Además, si se adoptaba una limitación única, que fuese equivalente o ligeramente superior al límite previsto en las Reglas de Hamburgo, las personas con algún derecho sobre las mercaderías perdidas o dañadas en una terminal aérea, o los transportistas aéreos que hubiesen de responder frente a los expedidores y tratasen de repetir contra las terminales aéreas recibirían una indemnización inadecuada ya que las mercaderías transportadas por vía aérea eran generalmente de gran valor. La variante 2 permitiría atender a esta consideración. Sin embargo, se observó a ese respecto que, a tenor del párrafo 5), un empresario podía aceptar límites más altos de la responsabilidad. En consecuencia, incluso si se preveía en las normas un límite único, los transportistas aéreos y los expedidores de mercaderías por vía aérea podrían quizá negociar un límite superior con el empresario de la terminal, en el supuesto de que el límite único fuera inadecuado.

28. Los patrocinadores de la variante 3 declararon que someter al empresario a los mismos límites aplicables al transportista que llevaba las mercaderías a la terminal o las retiraba de ella, beneficiaría a los transportistas que hubiesen de repetir contra las terminales. Se indicó también que en algunos países era costumbre que las terminales aplicaran los límites aplicables a los modos de transporte que atendían. En esos casos, cuando las mercaderías eran transportadas a la terminal y desde la terminal por dos modos de transporte diferentes, el empresario no tenía dificultades en determinar cuál era el momento en que las mercaderías dejaban de regirse por el régimen aplicable a uno de los modos de transportes para pasar bajo el régimen aplicable al otro.

29. Después de un examen de las variantes 1, 2 y 3, se propuso como posible solución el siguiente texto:

“La responsabilidad del empresario por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercaderías, prevista en la presente [Ley] [Convención], se limitará a una suma que no exceda de [920] unidades de cuenta por bulto u otra unidad de carga transportada, o a [2,75] unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercaderías perdidas o dañadas, si esta cantidad es mayor. 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.”

Se señaló que la propuesta correspondía en términos generales al criterio adoptado en el Convenio Multimodal. (Véanse, no obstante, los párrafos 34 y 35, *infra*.)

30. Se expresó apoyo en favor de esa propuesta por considerársela como un compromiso aceptable. En su contra se dijo que si se aplicaban los límites previstos para el caso de que no hubiera transporte marítimo, los transportistas o las personas que tuviesen algún derecho sobre las mercaderías transportadas por vía aérea recibirían una indemnización inadecuada. Se observó también que, conforme a esa propuesta, el límite aplicable al empresario dependería del contrato de transporte, en el que el empresario no era parte. Además, el empresario no sabría, en muchos casos, si las mercaderías habían sido o habrían de ser transportadas por vía marítima, y, en consecuencia, no sabría si estaba sujeto al límite más alto o al más bajo. En respuesta a ese punto, se indicó que la cuestión de si sería aplicable el límite más alto o el más bajo a un determinado envío de mercaderías surgiría sólo una vez ocurrido el daño y entablada la acción al respecto. La cuestión no surgiría con relación al seguro del empresario, ya que éste tomaría un seguro global que cubriera su responsabilidad general, y no un seguro para cada envío en particular. Cuando ocurriese un daño y se entablase una acción, correspondería al demandante demostrar que las mercaderías no eran objeto de transporte marítimo y que debería aplicarse el límite más alto.

31. Al término del debate sobre ese tema, algunas delegaciones prefirieron un límite único, otras apoyaron la propuesta mencionada en el párrafo 29, *supra*, y algunas otras sostuvieron el punto de vista de que el límite aplicable al empresario debía depender en mayor medida del modo de transporte utilizado para trasladar las mercaderías hacia la terminal o desde ella, por ejemplo, estableciendo, además de los límites incluidos en la propuesta, un límite distinto que se aplicaría cuando las mercaderías fueran transportadas por aire.

32. La decisión del Grupo de Trabajo fue aprobar provisionalmente la propuesta que aparece en el párrafo 29, *supra*. No obstante, se acordó que esa decisión no sería óbice para que el Grupo de Trabajo volviera a considerar el tema posteriormente. También se acordó que la cuantía de los límites establecidos en la propuesta se considerara provisional, y se mantuviera entre corchetes. El foro que aprobase las normas uniformes examinaría la cuantía de esos límites y su idoneidad para los transportistas que utilizaran diversos modos de transporte y para las personas con derechos sobre las mercaderías transportadas por esos modos de transporte.

33. En un debate posterior, se manifestó la opinión de que, en aquellos casos en que la pérdida o el daño sufridos por las mercaderías de un envío disminuyera el valor de otras mercaderías incluidas en el mismo envío no perdidas o dañadas, el límite de la responsabilidad

debía basarse en el valor de todas las mercaderías, y no sólo de las mercaderías perdidas o dañadas. Se sugirió como modelo el artículo 22 2) b) del Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional (Varsovia, 1929) modificado por el Protocolo de La Haya de 1955. No obstante, se señaló que se podía alcanzar el resultado deseado utilizando la redacción sugerida en el párrafo 29, *supra*, que correspondía a la de otros convenios sobre transporte.

34. En el curso de su examen del párrafo 4), el Grupo de Trabajo consideró si convendría retener, en la disposición que aparece en el párrafo 29), *supra*, un límite de la responsabilidad basado en el número de bultos o unidades de carga transportada. Se señaló que la definición de lo que constituía un bulto o una unidad de carga planteaba considerables problemas en la práctica. Aunque en el párrafo 4) se intentaba resolver alguno de esos problemas, esa disposición, por sí sola, tal vez no fuera suficiente. Quizá también sería necesario incluir en las normas uniformes algunas disposiciones relativas al documento que ha de extender el empresario, por ejemplo, disposiciones que regulasen asuntos tales como la incorporación al documento de una declaración sobre el número de bultos o unidades de carga, y los efectos jurídicos de una declaración de ese tipo. Se indicó igualmente que un empresario no sabría ni podría verificar cuántos bultos había en un contenedor. Por consiguiente, cabía la posibilidad que se hubiesen de incluir también en las normas uniformes disposiciones referentes a los efectos jurídicos de las reservas incorporadas por el empresario a ese documento, cuando la declaración sobre el número de bultos o unidades de carga estuviese basada en información proporcionada al empresario por su cliente, que el empresario no hubiese podido verificar. Ahora bien, si se incluían esas disposiciones en las normas se complicaría el documento que debía extender el empresario, documento que debía mantenerse lo más sencillo posible. Se señaló, además, que tampoco era tan grande la utilidad práctica de un límite basado en el número de bultos o unidades de carga.

35. Por consiguiente, hubo acuerdo general en no retener el límite basado en el número de bultos o unidades de carga y en suprimir las referencias a dicho límite en la disposición que figura en el párrafo 29), *supra*.

Párrafo 2)

36. Se expresó la opinión de que, antes de pronunciarse sobre la cuantía del límite de la responsabilidad del empresario por concepto de demora, habría que examinar más a fondo los factores comerciales pertinentes en relación con esta cuestión para fijar una cuantía aceptable y apropiada. Se indicó, empero, que el alcance y la magnitud de los perjuicios resultantes de una demora diferían de los ocasionados por la pérdida o el daño de las mercaderías, y que la elección de un determinado límite para los perjuicios ocasionados por la demora sería, por fuerza, relativamente arbitraria. Además, la cuantía del límite de la responsabilidad por demora no era demasiado importante, especialmente

porque transcurrido cierto plazo, el empresario moroso sería considerado responsable de la pérdida de las mercaderías. Con todo, convendría establecer un límite de la responsabilidad por demora. Se expresó el parecer de que resultaría satisfactorio fijar ese límite al mismo nivel que el previsto para el transportista en las Reglas de Hamburgo y en el Convenio Multimodal, o sea, dobles veces y media la remuneración que deba pagarse al empresario por sus servicios con respecto a las mercaderías que hayan sufrido demora. El Grupo de Trabajo aceptó, tras cierto debate, dicho límite como base para sus trabajos futuros.

37. El Grupo de Trabajo consideró si la responsabilidad del empresario por demora debía quedar sujeta a la limitación adicional de que “no [exceda] de la cuantía total de la remuneración pagadera al empresario en virtud del contrato o el acuerdo que haya celebrado con su cliente”. Se expresó la opinión de que dicho límite era innecesario y que su aplicación podría acarrear complicaciones. Con arreglo a otra opinión, ese límite era conveniente y podría basarse en la remuneración total pagadera al empresario por su cliente. Se señaló que, en algunos casos, el contrato de un empresario con su cliente abarcaba varios envíos independientes de mercaderías durante un plazo relativamente largo. Se convino en general en que el límite global no debía basarse en la remuneración total contemplada en un contrato de ese alcance, sino en la remuneración referente a las mercaderías más directamente afectadas por la demora. Se presentó la propuesta de formular la limitación global, suprimiendo la última frase que figuraba en el párrafo 2) (“pero no excederá de la cuantía total de la remuneración pagadera al empresario en virtud del contrato o el acuerdo que haya celebrado con su cliente”) reemplazándola por la siguiente: “pero no excederá de la cuantía total de la remuneración relativa a las mercaderías cuya entrega se haya solicitado”. Con todo, se observó que la demora en la entrega de parte de un envío podría menoscabar el valor de todo el envío. Se expresó, por ello, la opinión de que el límite debía basarse en la remuneración relativa a todo el envío. Tras cierta deliberación, prevaleció la opinión de reemplazar la frase del párrafo 2) anteriormente mencionada por la siguiente: “pero no excederá de la cuantía total de la remuneración relativa al envío del que fueran parte esas mercaderías”.

Párrafo 3)

38. El párrafo 3) se consideró aceptable.

Párrafo 4)

39. Se convino en que, habida cuenta de la decisión de no retener un límite basado en el número de bultos o unidades de carga, el párrafo 4) resultaba innecesario.

Párrafo 5)

40. Se expresó la opinión de que la idea de que el empresario podría aceptar límites más elevados de responsabilidad estaba implícita también en el párrafo 2)

del artículo 13, por lo que debía suprimirse el párrafo 5). Pero según otra opinión, no era ocioso formular por separado la idea expresada en el párrafo 5). En consecuencia, se decidió conservar el párrafo 5).

Párrafo 6)

41. El Grupo de Trabajo acordó que, habida cuenta del artículo 16, el párrafo 6) resultaba innecesario.

Artículo 7

Párrafo 1)

42. El Grupo de Trabajo estimó que el párrafo 1) era aceptable.

Párrafo 2)

43. Se expresó la opinión de que la persona contratada por el empresario (es decir, el empleado, representante u otra persona cuyos servicios utilizara el empresario) debía poder acogerse a las excepciones y límites de la responsabilidad previstos en las normas uniformes, incluso cuando no hubiese actuado en el desempeño de sus funciones. Prevalció, sin embargo, el parecer de que sólo debía poder acogerse a esas excepciones y límites si probaba que había actuado en el desempeño de sus funciones.

44. Se hizo la observación de que tal vez no fuera apropiado calificar de "empleo" ("employment"), como se hace en el texto inglés, la relación entre el empresario y otra persona distinta de un empleado o representante, cuyos servicios utilizara el empresario. Se sugirió que se podría modificar la referencia en ese párrafo al desempeño de sus funciones (*scope of employment*) para que dijera, por ejemplo, "si prueba que ha actuado en el cumplimiento de sus obligaciones contractuales".

Párrafo 3)

45. Se puso en duda la necesidad del párrafo 3), puesto que la finalidad de ese párrafo estaba implícita en los párrafos 1) y 2); prevaleció, sin embargo, la opinión de que ese párrafo resultaba útil y debía conservarse.

46. Se expresó la opinión de que la referencia a las salvedades al párrafo 3) debía hacer mención no sólo de las situaciones previstas en el artículo 8 de las normas uniformes, sino también de las situaciones previstas en el párrafo 5) del artículo 6 y en el párrafo 2) del artículo 13. Ahora bien, según otra opinión el texto del párrafo 3) seguía muy de cerca a las Reglas de Hamburgo y al Convenio multimodal, y no debía modificarse. No era necesario que se hiciese una referencia expresa al párrafo 5) del artículo 6 y al párrafo 2) del artículo 13. Por consiguiente hubo acuerdo general en conservar el párrafo 3) tal como estaba formulado.

Artículo 8

Párrafo 1)

47. Se expresó la opinión de que el empresario debía perder el beneficio de los límites de responsabilidad

previstos en las normas uniformes sólo si se probaba que el propio empresario había actuado con intención o temerariamente; en consecuencia, debía suprimirse en el párrafo 1) la referencia a sus empleados. En apoyo de esa opinión, se afirmó que, a menudo, el empresario no estaba en condiciones de impedir los actos intencionales o temerarios de las personas que empleaba y que, en consecuencia, no debía estar expuesto a una responsabilidad ilimitada por esos actos. Además, los límites de responsabilidad debían ser relativamente ciertos, y sólo debía permitirse que se sobrepasaran en casos determinados. La incertidumbre en la aplicación de los límites de responsabilidad podía dar lugar a un seguro doble, pues el empresario tendría que cubrir su responsabilidad en cuanto excediera de los límites, y el cargador asegurar las mercaderías por las pérdidas que sobrepasaran esos límites. También se observó que si se permitía que se sobrepasaran los límites sólo cuando el propio empresario actuaba con intención o temerariamente, se seguiría el criterio adoptado en el Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos (Bruselas, 1924), modificado por el Protocolo firmado en Bruselas el 23 de febrero de 1968 (Reglas de La Haya-Visby), las Reglas de Hamburgo y el Convenio Multimodal.

48. Conforme a una segunda opinión, el empresario debía perder el derecho a la limitación de la responsabilidad no sólo cuando él actuaba con intención o temerariamente sino también cuando lo hicieran sus empleados. En apoyo de esa opinión, se afirmó, en primer lugar, que generalmente el empresario estaba organizado como una entidad jurídica independiente. En ese caso, sólo los actos del personal directivo del empresario se considerarían actos del empresario. Pero en la mayoría de los casos, las pérdidas o daños resultaban de actos de empleados que efectuaban operaciones de manipulación. En consecuencia, no tendría ninguna aplicación una cláusula por la que los límites sólo podrían sobrepasarse si el propio empresario actuaba con intención o temeridad. En oposición a esa opinión, se declaró que había casos en los que podían resultar pérdidas o daños de actos intencionales o temerarios del personal directivo. En segundo lugar, se declaró que las normas uniformes no debían seguir los instrumentos internacionales relativos al transporte marítimo, donde el transportista no perdía el derecho a la limitación de la responsabilidad por actos de sus empleados, pues el transportista marítimo podía ejercer mucho menos control sobre los actos del capitán del buque y de otros empleados que el empresario de una terminal sobre los actos de sus empleados. En tercer lugar, se declaró que si el empresario perdiera el derecho a la limitación de la responsabilidad por los actos de sus empleados, tendría un incentivo para elegirlos con más cuidado.

49. Conforme a una tercera opinión, el empresario debía perder el derecho a la limitación de la responsabilidad no sólo cuando actuaban con intención o temerariamente sus empleados, sino también cuando actuaban de esa forma sus representantes y otras personas cuyos servicios utilizara. Si se hacía una distinción entre empleados y otras personas contratadas

por el empresario, el demandante se vería ante la dificultad de probar quién era la persona que había actuado con intención o temerariamente.

50. La mayoría de las opiniones expresadas coincidieron con la segunda o tercera de las opiniones citadas. Habida cuenta de la importancia y complejidad de la cuestión, se decidió no adoptar ninguna decisión definitiva en el período de sesiones en curso, mantener el párrafo 1) tal como estaba, y volver a examinar la cuestión en el período de sesiones siguiente.

Párrafo 2)

51. Se expresó la opinión de que debía suprimirse el párrafo 2). Se declaró que ese párrafo podía exponer al empresario a una responsabilidad ilimitada en el caso de actos intencionales o temerarios de las personas que hubiera contratado, lo que no sería apropiado si en última instancia se decidía permitir, con respecto al párrafo 1), que se sobrepasara la limitación de la responsabilidad sólo si el propio empresario actuaba con intención o temeridad. Esto ocurriría, por ejemplo, si se ejercitara una acción contra una persona contratada por el empresario por los daños causados por actos intencionales o temerarios de esa persona, quien, por lo tanto, no tendría derecho a limitar su responsabilidad, y el empresario indemnizara a esa persona por los daños que hubiese de pagar. Sin embargo se observó que, en algunos ordenamientos jurídicos, la persona que actuaba con intención o temerariamente no tenía ninguna acción de repetición contra su empleador y su conducta no afectaba el derecho del empleador a limitar su propia responsabilidad. Además, se afirmó que el párrafo 2) era innecesario pues, en la mayoría de los casos, el demandante ejercitaba su acción contra el empresario y no contra la persona contratada por éste.

52. Conforme a otra opinión, debía mantenerse el párrafo 2). Se afirmó que ese párrafo era necesario en vista de la relación general que existía entre el artículo 7 y el artículo 8. En la acción que ejercitara un demandante contra el empresario, el empresario podría limitar su responsabilidad en virtud del artículo 6 y del párrafo 1) del artículo 7. No obstante, el párrafo 1) del artículo 8 permitía que en algunos casos se sobrepasaran los límites de responsabilidad. Si se ejercitaba una acción directamente contra la persona contratada por el empresario, en virtud del párrafo 2) del artículo 7 esa persona podría acogerse a la limitación de la responsabilidad y a las excepciones que el empresario podía invocar en virtud de las normas uniformes. El párrafo 2) del artículo 8 era necesario para completar ese sistema, permitiendo que en algunos casos se sobrepasaran los límites de responsabilidad que podía invocar esa persona.

53. Conforme a una tercera opinión, se debían fusionar las disposiciones del artículo 8 y las del artículo 7. Opiniéndose a esta opinión se señaló que la estructura de los artículos 7 y 8 correspondía a la de las Reglas de Hamburgo y del Convenio Multimodal. No obstante, refutando ese argumento, se observó que el artículo 8 de las Reglas de Hamburgo era el resultado de un conjunto

de soluciones de transacción y daba lugar a la eliminación de la excepción de negligencia en la navegación para los transportistas, y que, tal vez, el criterio adoptado en ese artículo no era apropiado para las normas uniformes sobre responsabilidad de empresarios de terminales de transporte; en consecuencia había que examinar toda la política de los límites infranqueables antes de adoptar una decisión con respecto al artículo 8 de las normas uniformes.

54. Otra opinión se expresó en el sentido de que la decisión con respecto al párrafo 2) dependía de lo que en última instancia se decidiera con respecto al párrafo 1) Esto es, los empleados, representantes y otras personas cuyos servicios utilizara el empresario debían quedar comprendidos en el párrafo 2) en la medida en que quedaran excluidos del párrafo 1).

55. Se expresó también la opinión de que, dado que el empresario era responsable de los actos de las personas por él contratadas, las normas uniformes debían permitir que se ejercitara una acción solamente contra el empresario.

56. El Grupo de Trabajo decidió mantener el párrafo 2) tal como estaba. Pero observó que, debido a la relación que existía entre los párrafos 1) y 2), tal vez fuera necesario volver a examinar el párrafo 2), según la decisión que se adoptara en última instancia con respecto al párrafo 1).

Artículo 9

57. El Grupo de Trabajo convino en términos generales en que en las normas uniformes debían figurar disposiciones relativas a las mercaderías peligrosas. Por otra parte, estuvo de acuerdo en principio en que, si las mercaderías peligrosas se ponían en poder de un empresario sin que éste fuera informado debidamente de su carácter peligroso, éste debía estar facultado para adoptar cualesquiera precauciones que las circunstancias pudieran requerir a fin de impedir que las mercaderías pusieran en peligro los bienes o las personas, incluso dedicándoles una manipulación e instalaciones de almacenamiento especiales, y destruyendo las mercaderías o deshaciéndose de ellas en caso de emergencia. En tal caso no debía exigirse al empresario que pagara una indemnización por el daño o la destrucción de las mercaderías. Además, debía ser indemnizado por los perjuicios que le ocasionaran las mercaderías peligrosas, incluidos los gastos en que hubiera incurrido al adoptar esas precauciones. Sin embargo, las opiniones estuvieron divididas en cuanto a la medida en que las normas uniformes debían ocuparse de esas materias.

58. El Grupo de Trabajo examinó las dos variantes del artículo 9 contenidas en el documento A/CN.9/WG.II/WP.58. Se expresó apoyo a la variante 1, porque era compatible con muchos instrumentos internacionales relativos al transporte y correspondía de cerca a artículos análogos de las Reglas de Hamburgo y del Convenio multimodal. Sin embargo, de acuerdo a otra opinión, la variante 1 no era aceptable porque imponía diversas obligaciones al expedidor, incluso obligaciones

relativas a las marcas, el etiquetado, el embalaje y la documentación de las mercaderías peligrosas. Establecía también que el expedidor sería responsable frente al empresario de todos los perjuicios ocasionados por esas mercaderías. No correspondía imponer obligaciones y responsabilidad al expedidor, porque en muchos casos no existía ninguna relación contractual entre el expedidor y el empresario y, a menudo, estaban de hecho alejados el uno del otro en la cadena de transporte. Por otra parte, no era necesario que las normas uniformes se ocuparan de esas materias. Instrumentos internacionales relativos al transporte y a las mercaderías peligrosas imponían obligaciones al expedidor con respecto al marcado, etiquetado, embalaje y documentación de las mercaderías peligrosas; esos instrumentos así como las legislaciones nacionales, se ocupaban también de la responsabilidad del expedidor por los perjuicios ocasionados por las mercaderías peligrosas.

59. La preferencia general del Grupo de Trabajo se inclinó por el criterio adoptado en la variante 2, puesto que era menos compleja que la variante 1 y no imponía obligaciones o responsabilidad al expedidor. Tenía la ventaja de incitar al expedidor a marcar, etiquetar, embalar y documentar en forma apropiada las mercaderías peligrosas sin obligarlo directamente a hacerlo.

60. Se sugirió que el fondo del párrafo 2) de la variante 1 se incorporara a la variante 2. A ese respecto, el Grupo de Trabajo examinó la propuesta siguiente:

“Si se entregan a un empresario mercaderías peligrosas que no están marcadas, etiquetadas, embaladas o documentadas conforme a las normas o reglamentos aplicables, internacionales, nacionales o de otra índole, 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 real 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 resultante de esas precauciones; y

b) Percibir una indemnización por todos los perjuicios ocasionados por esas mercaderías, incluidos, entre otros, los daños a bienes del empresario, los gastos que ocasione al empresario adoptar las medidas a que se hace referencia en el inciso a) y cualquier responsabilidad en que incurra el empresario frente a terceros derivada de pérdidas o daños causados por las mercaderías peligrosas.”

61. Se expresó la opinión de que la propuesta era demasiado imprecisa y que se refería a las obligaciones de marcar, etiquetar, embalar y documentar mercaderías peligrosas y de indemnizar al empresario por los perjuicios ocasionados por esas mercaderías, sin especificar a quién correspondían esas obligaciones. Sin embargo, la opinión prevaleciente fue que el criterio general que seguía la propuesta era aceptable.

62. Con respecto al inciso a) de la propuesta se convino en términos generales en que las palabras entre corchetes debían conservarse. De esa manera, la facultad del empresario de destruir las mercaderías o deshacerse de ellas sin pagar una indemnización se limitaría a los casos en que esas medidas fueran necesarias.

63. Se sugirió que las palabras “las normas o reglamentos aplicables, internacionales, nacionales o de otra índole” debían reconsiderarse. En el contexto de la propuesta el uso de esas palabras estaba en pugna con el empleo de las palabras “ley aplicable” en otras partes de las normas uniformes, ya que esta última utilización se refería a las normas aplicables a la relación entre el empresario y su cliente. Una última sugerencia fue que en la propuesta esas palabras se sustituyeron por las palabras “la ley aplicable a las partes”. Sin embargo, a condición de que se sustituyeran las palabras “peligro real” por “peligro inminente”, el inciso a) se estimó aceptable tal como estaba formulado.

64. Se expresó la opinión de que el inciso b) debía suprimirse, ya que la cuestión de la indemnización al empresario debía solucionarse según la legislación nacional. No obstante, la opinión prevaleciente fue que el inciso debía conservarse, tal vez con algunas enmiendas.

65. Después de un debate, se convino en términos generales en que el inciso debía sólo facultar al empresario para recibir “el reembolso de todos los gastos que ocasione al empresario adoptar las medidas a que se hace referencia en el inciso a)”, y que la referencia a indemnización por otros tipos de perjuicios debía suprimirse. Sin embargo, se destacó que la supresión no entrañaba que el empresario no debía ser indemnizado por esos perjuicios, sino que esa cuestión debía resolverse según la ley aplicable. Se expresó oposición a la supresión de la referencia a la indemnización por otros tipos de perjuicios sufridos por el empresario.

Artículo 10

Párrafo 1)

66. Se convino en general en que las normas uniformes debían otorgar al empresario el derecho de retención sobre las mercaderías por los costos y las reclamaciones relacionados con los servicios que hubiere prestado con respecto a esas mercaderías. Se expresó la opinión de que el derecho de retención sólo debía aplicarse a las mercaderías con las que se relacionaran los costos y las reclamaciones y no a otras mercaderías del mismo cliente con las que no se relacionaran. También se opinó que debía autorizarse la ampliación del derecho de retención a esas otras mercaderías con el consentimiento del cliente. Pero se observó que el acuerdo entre las partes de ampliar el derecho de retención del empresario podía entrar en conflicto con normas nacionales que limitaran los acuerdos de este tipo, tales como leyes relativas a contratos de adhesión. La opinión predominante fue que el empresario y su cliente debían estar facultados para ampliar de común acuerdo el derecho de retención del empresario si ese acuerdo fuera válido conforme a la ley nacional aplicable. En consecuencia, se

convino en que debía modificarse la segunda frase del párrafo 1) de la siguiente manera: "Sin embargo, ninguna de las disposiciones de la presente Convención afectará la validez, conforme a la legislación nacional, de cualquier acuerdo contractual que amplíe los derechos de garantía del empresario sobre las mercaderías."

Párrafo 2)

67. El párrafo 2) se consideró aceptable.

Párrafo 3)

68. Se convino en general en que el empresario debía estar facultado para vender las mercaderías sobre las que había ejercitado el derecho de retención. Se expresó la opinión de que, a fin de lograr uniformidad, las normas uniformes debían reconocer esa facultad al empresario en todos los casos. Sin embargo, se observó que el derecho de venta no existía en algunos ordenamientos jurídicos nacionales. La opinión predominante fue que el empresario debía estar facultado a la venta sólo en la medida en que lo autorizara la ley del lugar donde había prestado sus servicios. A ese respecto, se mencionaron los problemas que podrían surgir en los Estados federales donde la competencia para reglamentar los asuntos comerciales se dividía entre el gobierno nacional y las unidades federales.

69. Se observó que la definición de mercaderías contenida en el texto del artículo 1 preparado por el Grupo de Trabajo en su noveno período de sesiones⁶ abarcaba contenedores, remolques, chasis, gabarras o cualquier elemento análogo de transporte o embalaje. A menudo, esos elementos pertenecían a otras personas y no a los dueños de las mercaderías transportadas en los mismos. Por ejemplo, una gran proporción de los contenedores que se empleaban en el transporte pertenecían a empresas privadas de alquiler. También se observó que, algunas veces, los empresarios recibían vagones ferroviarios, y se preguntó si estaban comprendidos en la definición de mercaderías y, en consecuencia, podían ser objeto del derecho de venta.

70. En general hubo acuerdo en que se debía proteger a los dueños de los elementos de transporte o embalaje cuando el empresario ejercitaba el derecho de venta. Conforme a una opinión, esos elementos debían excluirse de la aplicación del artículo 10. Según otra opinión, no debía autorizarse al empresario a ejercitar el derecho de venta con respecto a uno de esos elementos sin el consentimiento de su dueño. No obstante, la opinión predominante fue que debía exigirse al empresario que notificara la venta que se proponía realizar al dueño del elemento, a fin de que éste pudiera adoptar las medidas necesarias para proteger sus derechos. A ese respecto, se sugirió que se modificara la segunda frase del párrafo 3), donde se exigía al empresario que hiciera los esfuerzos razonables para notificar al dueño de las mercaderías que se proponía vender, de modo que se exigiera al empresario que también hiciera los esfuerzos razonables para notificar al

dueño "del elemento de transporte o embalaje, tal como el contenedor, en el que las mercaderías se transportan y almacenan". Sin embargo, se expresó la opinión de que no era necesario referirse especialmente al dueño del elemento, además del dueño de las mercaderías, pues ese elemento estaba comprendido en la definición de "mercaderías" tal como fue formulada por el Grupo de Trabajo en su noveno período de sesiones. En cambio era suficiente sustituir las palabras "su dueño", que figuraban en la segunda frase del párrafo 3), por las palabras "sus dueños". Pero esa sugerencia no fue aceptada.

71. Se observó que no siempre el empresario podría identificar y notificar al dueño de las mercaderías que se proponía vender. Además, en muchos casos, podrían haber otras personas además del dueño que tuvieran intereses económicos en las mercaderías. Por consiguiente, se expresó la opinión de que debía exigirse al empresario que notificara la venta que se proponía realizar no sólo al dueño de las mercaderías sino también a la persona de quien las había recibido. Conforme a otra opinión, debía también obligarse al empresario a notificar a la persona que estaba facultada a recibir las mercaderías de manos del empresario. Pero se expresó la preocupación de que si se ampliaban las categorías de personas a las que debía notificarse aumentaría la carga para el empresario, así como el riesgo de que dejara de notificar a una persona que debía haber sido notificada por omisión que le impediría ejercitar el derecho de venta. Tras un debate, se convino en general en que debía exigirse al empresario que hiciera esfuerzos razonables para notificar al dueño de las mercaderías, a la persona de quien las había recibido y a la persona facultada para recibir las mercaderías de manos del empresario.

72. Se aceptó en general que el empresario quedaría debiendo el producto de la venta. Pero se señaló que en algunos ordenamientos jurídicos, esas ventas eran efectuadas por órganos judiciales, y que eran esos órganos quienes distribuían el producto de la venta y no la persona en cuyo beneficio se habían vendido las mercaderías. Con respecto a la cuestión de las personas a quienes debía quedar debiendo el empresario, se expresó la opinión de que la solución de esa cuestión debía dejarse a la legislación nacional. Tras un debate, quedó decidido que debía modificarse la tercera frase del párrafo 3) de la siguiente manera: "El empresario quedará debiendo según corresponda el saldo del producto de la venta que exceda de las sumas que se debían más los gastos que razonablemente haya acarreado la venta".

73. Con respecto a la última frase del párrafo 3), se planteó la cuestión de si las normas uniformes debían prever que el derecho de venta se tramitaría de conformidad con los procedimientos previstos en la ley nacional. Se expresó la opinión de que, si las normas no lo hacían, tendrían que enunciar procedimientos detallados para la tramitación de la venta, lo que no era conveniente. Era preferible que las normas establecieran simplemente como en la última frase del párrafo 3), una norma de elección de la ley aplicable para determinar el ordenamiento jurídico cuyas normas regirían los

⁶A/CN.9/275, párr. 30.

procedimientos para el ejercicio del derecho de venta. Se expresó la opinión de que ese resultado ya se había logrado en la primera frase, donde se estipulaba que el derecho de venta debía ejercerse "con arreglo a" la legislación del lugar donde se habían prestado los servicios del empresario, y que debía suprimirse la última frase. Tras deliberar se decidió mantener la última frase y suprimir las palabras "con arreglo a" de la primera frase.

74. De conformidad con el debate precedente, se convino en general en que debían eliminarse los corchetes que contenían el párrafo 3) y que el párrafo debía decir lo siguiente:

"3) A fin de obtener la suma necesaria para satisfacer su crédito, el empresario estará facultado para vender las mercaderías sobre las que ha ejercitado el derecho de retención estipulado en el presente artículo en la medida en que lo autorice la legislación del lugar donde se ejerció [la guarda y se efectuaron las operaciones]. Antes de ejercitar 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 vender se ejercitará en otros aspectos de conformidad con la legislación del lugar donde se ejerció [la guarda y se efectuaron las operaciones]."

Artículo 11

Párrafo 1)

75. Se expresó la opinión de que el plazo indicado en el párrafo 1) para dar aviso al empresario de la pérdida o el daño (a más tardar el primer día laborable siguiente a la fecha en que las mercaderías se entregaran a la persona facultada para recibir las) en algunas casos, podría resultar demasiado breve, y que sería preferible estipular un plazo de tres días laborables. No obstante, el Grupo de Trabajo consideró que el párrafo 1) era aceptable tal como estaba redactado.

Párrafo 2)

76. Se expresó la opinión de que el plazo para dar aviso al empresario de la pérdida o el daño no manifiestos debía contarse a partir de la fecha en que las mercaderías se entregaran a la persona facultada para recibir las. De esa forma, el empresario podría saber el momento en que expiraría ese plazo y nacería la presunción salvo prueba en contrario de la falta de aviso. Esa certidumbre no existiría si el plazo para dar aviso comenzaría a correr en la fecha en que las mercaderías llegaran a su destino final, pues no siempre al empresario podría saber cuándo esto sucedía.

77. Sin embargo, predominó la opinión de que el plazo para dar aviso debía correr a partir de la fecha en que las mercaderías llegaran a su destino final. En apoyo de esa opinión se indicó que solamente en ese momento las mercaderías serían objeto de inspección, y por lo tanto, podría descubrirse la pérdida o el daño y darse aviso al empresario. Se convino en que el plazo para dar aviso debía ser de siete días.

78. A fin de proteger al empresario en caso de que las mercaderías llegaran a su destino final mucho tiempo después de que salieran de la terminal del empresario, el aviso debía darse, en todos los casos, dentro de un plazo más extenso, por ejemplo, 45 días, que correría a partir de la fecha en que las mercaderías se entregaran a la persona facultada para recibir las. De esta manera, el empresario tendría cierta certeza con respecto al momento en que nacería la presunción salvo prueba en contrario de la falta de aviso. No obstante, hubo oposición a que se estipulara un plazo de notificación tan largo.

79. El Grupo de Trabajo convino en suprimir la última frase del párrafo 2), que figuraba entre corchetes.

80. El texto del párrafo 2) aprobado por el Grupo de Trabajo fue el siguiente:

"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 destino 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."

81. Se observó que la duración de los plazos de notificación convenidos no correspondía a los plazos de notificación previstos en el Convenio de Varsovia, modificado por el Protocolo de La Haya.

Párrafos 3) y 4)

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

Párrafo 5)

83. Hubo acuerdo en general en que las normas uniformes debían exigir que se diera aviso al empresario de la demora en la entrega de las mercaderías. También se convino en general en que las normas debían estipular que el empresario no debía pagar ninguna indemnización por los perjuicios resultantes de la demora a menos que se le hubiera dado aviso de la misma dentro del plazo previsto.

84. Se expresó la opinión de que el plazo dentro del cual debía darse aviso de la demora debía contarse a partir de la fecha en que las mercaderías llegaran a su destino final, a fin de seguir el mismo criterio adoptado en el párrafo 2). No obstante, predominó la opinión de que el plazo debía contarse a partir de la fecha en que las mercaderías se entregaran a la persona facultada para

recibir las. En apoyo de esa opinión, se observó que era lógico que el plazo para dar aviso de la demora en la entrega de las mercaderías comenzara en el momento de la entrega y no cuando las mercaderías llegaran a su destino final.

85. Con respecto a la duración del plazo para dar aviso de la demora, se expresó la opinión de que las normas uniformes debían adoptar el plazo de 60 días previsto en las Reglas de Hamburgo y en el Convenio Multimodal. Sin embargo, la opinión predominante fue que, debido a la situación estática de las mercaderías en una terminal, se justificaba un plazo más breve, de 21 días.

Párrafo 6) a)

86. El Grupo de Trabajo convino en que la disposición del inciso *a)* del párrafo 6) relativa a la forma del aviso debía aplicarse a todos los avisos y peticiones que debían cursarse en virtud de las normas uniformes, y que en el artículo 1 debía incluirse una disposición susceptible de esa aplicación general. Pero esa decisión volvió a considerarse cuando el Grupo de Trabajo examinó el artículo 1 (véanse los párrafos 136 a 140, *infra*).

Párrafo 6) b)

87. El Grupo de Trabajo convino en suprimir la disposición del inciso *b)* del párrafo 6) pues trataba cuestiones que excedían del ámbito de aplicación de las normas uniformes.

Artículo 12

Párrafo 1)

88. Se observó que, en algunos ordenamientos jurídicos, los plazos de prescripción podían interrumpirse por otros medios sin necesidad de iniciar un procedimiento judicial o arbitral. Por consiguiente, se sugirió que las normas uniformes estipularan que el plazo de prescripción contemplado en el párrafo 1) se interrumpiría de conformidad con la legislación nacional aplicable. Sin embargo, la opinión prevaleciente fue que el párrafo debía conservarse tal como estaba, para establecer una norma uniforme con respecto a los medios por los que podía interrumpirse el plazo de prescripción.

Párrafos 2), 3) y 4)

89. Se estimó que los párrafos 2), 3) y 4) eran aceptables.

Párrafos 5)

90. Se expresó la opinión de que el párrafo 5) era innecesario y debía suprimirse. Sin embargo, la opinión prevaleciente fue que, desde el momento en que el transportista u otra persona podían quedar expuestos a acciones por parte de los cargadores después de que hubiera expirado el plazo de prescripción establecido en el párrafo 1) para las acciones contra el empresario, el párrafo era necesario a fin de que pudieran entablar una

acción de repetición contra el empresario no obstante haber transcurrido ese plazo de prescripción.

91. Se expresó la opinión de que el plazo de 90 días mencionado en el párrafo 5) debía comenzar cuando se notificase al transportista o a otra persona con derecho a ejercer una acción de repetición la demanda en que se ejercitase la acción en su contra. Esto daría al transportista o a la otra persona tiempo para iniciar una acción de repetición separada contra el empresario, para incluir al empresario en la acción entablada en su contra, si lo permitiesen las normas procesales aplicables de la legislación nacional. Si el plazo de 90 días no comenzaba hasta que la persona que intentaba la repetición hubiera sido declarada responsable, el empresario podía quedar expuesto a acciones de repetición durante un plazo demasiado largo. Sin embargo, de acuerdo a otra opinión sería aceptable que el plazo de 90 días comenzara cuando el transportista, u otra persona que intentara la repetición, fuera declarado responsable a raíz de una acción entablada contra él, o hubiera satisfecho la reclamación en la que se fundó la acción, siempre que se notificara al empresario dentro de un plazo razonable que se había entablado la acción contra esa persona. En contra de dicha exigencia de notificación, se observó que tal vez los abogados no especialistas, que representarían al transportista o a otra persona contra quien se hubiera entablado una acción e intentara ejercer una acción de repetición contra el empresario, no estuvieran al tanto de la necesidad de notificar al empresario que se había entablado esa acción.

92. Después de un debate, se convino en conservar el párrafo 5) incorporando las palabras entre corchetes sustituir las palabras "o la persona" por "u otra persona" y añadir el siguiente texto al final del párrafo:

"... siempre que se notifique dentro de un plazo razonable al empresario cada vez que se entable contra el transportista u otra persona una acción que pueda dar lugar a una acción de repetición contra el empresario."

93. El Grupo de Trabajo convino en que la referencia del párrafo 5) a la fecha en que se haya satisfecho la reclamación en la que se fundó la acción contra la persona que intentaba la repetición se refería a la satisfacción de la reclamación después de iniciada la acción.

Artículo 13

94. El artículo 13 se juzgó aceptable.

95. Se observó que a menudo, las operaciones de manipulación en tierra eran efectuadas por compañías de aviación para otras compañías de aviación o manipuladores en tierra, en un aeropuerto, en virtud de contratos por los que la parte que realizaba las operaciones de manipulación en tierra se obligaba a indemnizar a la aerolínea en el caso de que un cargador entablara una acción contra ella. Conforme a esos contratos, la limitación de la responsabilidad de la parte que garantizara la indemnidad era la misma que la

limitación prevista en el sistema del Convenio de Varsovia. Se señaló que esos arreglos no entrarían en conflicto con las normas uniformes. Incluso, si la parte que realizaba las operaciones de manipulación en tierra estuviera sujeta, en virtud del artículo 6 de las normas uniformes, a límites de responsabilidad inferiores a los previstos en su contrato con la aerolínea, estaría autorizada, en virtud del párrafo 2) del artículo 13, a someterse a límites superiores.

96. En relación con el párrafo 2), se observó que el empresario no podía reducir ninguna de las obligaciones o responsabilidades que le imponían las normas, aun cuando ampliara otras obligaciones o responsabilidades.

97. Se manifestó la opinión de que debía suprimirse el párrafo 2) porque, al no permitir también al transportista que ampliara su responsabilidad, no trataba con igualdad a empresarios y transportistas. No obstante, se señaló que los transportistas podrían ampliar su responsabilidad en virtud de los instrumentos internacionales que les eran aplicables.

Artículo 14

98. Se opinó que el artículo 14 no constituía un medio suficiente para fomentar la uniformidad en la interpretación de las normas uniformes. Se afirmó que el artículo debía establecer también que los informes del Grupo de Trabajo y la Comisión relativos a la elaboración de las normas uniformes debían ser utilizados como guía para su interpretación. En contra de esta opinión se afirmó que los *travaux préparatoires* de un texto jurídico constituían sólo una guía para la interpretación y su papel variaba según los distintos ordenamientos jurídicos. Después de un debate, hubo acuerdo general en que, si las normas uniformes eran aprobadas en forma de convención, el artículo 14 podía aceptarse tal como estaba formulado.

99. Se expresó la opinión de que también sería deseable elaborar un mecanismo para promover la uniformidad si las normas uniformes eran aprobadas en forma de ley modelo. Hubo acuerdo general en que el informe del período de sesiones de la Comisión en que se aprobara la ley modelo debía recomendar que, al aplicar dicha ley modelo, los Estados tuvieran en cuenta su carácter internacional y la conveniencia de fomentar la uniformidad internacional en la solución de las cuestiones a las que se refería.

Artículo 15

100. Se manifestó la opinión de que, si las normas uniformes eran aprobadas en forma de convención, las palabras "o de cualquier ley de [este Estado] [uno de esos Estados] relativa al transporte internacional de mercaderías" debían suprimirse, dado que si se producía un conflicto entre una disposición de la convención y la legislación nacional, esta última debía subordinarse a la convención. Oponiéndose a esta opinión se afirmó que debía mantenerse la frase, ya que en algunos ordenamientos jurídicos las disposiciones de los instru-

mentos internacionales sobre limitación de la responsabilidad de los transportistas por vía marítima estaban incorporadas al ordenamiento jurídico nacional por medio de leyes y esas disposiciones debían prevalecer sobre las normas uniformes. El Grupo de Trabajo decidió poner esas palabras entre corchetes.

Artículo 16

101. El artículo 16 se juzgó aceptable.

Artículo 17

102. Se sugirió que las normas uniformes no sólo debían prever un procedimiento para modificar la limitación de la responsabilidad, sino que también debían contener una cláusula general de revisión. Sin embargo, el Grupo de Trabajo convino en general en que, por el momento, las normas debían prever solamente un procedimiento para modificar los límites de la responsabilidad.

103. Hubo acuerdo en general en no conservar la versión del artículo 17, que estaba destinada a una ley modelo, ya que las legislaturas nacionales adoptaban criterios diferentes para la modificación de los límites de la responsabilidad. No obstante, se sugirió que, si se adoptaban como una ley modelo, las normas debían señalar de algún modo a la atención de los Estados la conveniencia de ajustar periódicamente esos límites.

104. Se convino en términos generales en que, si las normas uniformes se adoptaban como una convención, la limitación de la responsabilidad debía modificarse en un procedimiento de revisión, y no por la aplicación automática de un índice de precios. En consecuencia, debía suprimirse la variante 1 de la versión del artículo 17 destinada a una convención. Al examinar en qué forma se podía estructurar un procedimiento de revisión, el Grupo de Trabajo tomó en cuenta los enfoques adoptados en la variante 2 del artículo 17 destinado a una convención, así como el Protocolo de 1984 que modifica el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, de 1969. En los párrafos siguientes se enuncian las características del procedimiento de revisión convenido por el Grupo de Trabajo.

105. La Comisión debía servir como el órgano dentro del cual tendrían lugar los procedimientos para enmendar la limitación de la responsabilidad. El Secretario General debía incluir en el programa del período de sesiones siguiente de la Comisión una propuesta para enmendar la limitación de la responsabilidad a petición de una cuarta parte de los Estados Contratantes, o cuando se revisara la limitación de la responsabilidad en un instrumento relativo al transporte internacional indicado por las normas uniformes (por ejemplo, las Reglas de Hamburgo, el Convenio Multimodal, el Convenio de Varsovia y los instrumentos que se ocupan del transporte ferroviario y por carretera). Sin embargo, se expresó la inquietud de que con este último criterio la limitación fijada en las normas

uniformes se revisara con demasiada frecuencia. Hubo acuerdo en general en que no debía adoptarse la disposición que figura en el inciso b) del párrafo 1) de la versión del artículo 17 destinada a una convención que contenía la variante 2.

106. Además de los miembros de la Comisión, los Estados Contratantes que no fueran miembros debían estar facultados para participar en las reuniones que se celebraran para enmendar la limitación. Pero sólo los Estados contratantes debían estar facultados para votar sobre la propuesta de enmendar la limitación.

107. En las normas uniformes debía figurar una lista no taxativa de criterios que debían tenerse en cuenta al determinar la cuantía en que había de ajustarse la limitación. Esos criterios debían incluir, por ejemplo, la cuantía en la que había cambiado la limitación en un instrumento relativo al transporte internacional; el valor de las mercaderías manipuladas por los empresarios; el costo de la mano de obra y los servicios pertinentes; las tasas de seguros, incluidas las tasas por los seguros que cubrían las lesiones relacionadas con el empleo sufridas por los trabajadores; el nivel medio de los daños y perjuicios a que se condenaba a los empresarios y los gastos de electricidad, combustibles y otros servicios públicos. Los costos mencionados debían determinarse sobre una base internacional. A ese respecto podía obtenerse asistencia de los órganos internacionales o de las organizaciones comerciales pertinentes.

108. Para aprobar la propuesta de modificar la limitación debía requerirse el apoyo de las dos terceras partes de los Estados contratantes presentes y votantes.

109. Una enmienda adoptada por el procedimiento anterior debía darse por aceptada al término de un plazo de 18 meses después de que hubiera sido notificada a los Estados contratantes por el Secretario General, a menos que dentro de ese plazo por lo menos una tercera parte de los Estados que eran Estados contratantes al momento de la aprobación de la enmienda comunicasen al Secretario General que no la aceptaban. Se indicó que el plazo de 18 meses era necesario a fin de que la enmienda fuera examinada por los órganos legislativos nacionales. La enmienda que se tuviera por aceptada de esa manera debía entrar en vigor para todos los Estados contratantes 18 meses después de su aceptación.

110. El Grupo de Trabajo aceptó también los párrafos 5) y 6) de la variante 2 de la versión del artículo 17 destinada a una convención, con la sustitución de los 6 meses que figuraban entre corchetes en el párrafo 6) con 12 meses.

111. No se debía considerar ninguna enmienda de la limitación antes de que transcurrieran cinco años a partir de la fecha en la que la convención se abriera a la firma.

112. El Secretario de la Comisión declaró que consultaría con los órganos competentes de las Naciones Unidas para cerciorarse de que no se plantearía ningún problema a raíz de la función que había de desempeñar

la Comisión en virtud del procedimiento de revisión descrito, y que informaría al respecto al Grupo de Trabajo en su período de sesiones siguiente.

Artículo 1

Definición de "empresario"

113. Se expresó la opinión de que la definición de "empresario" no debía fundarse en conceptos como "guarda" o "el cuidado, la custodia y el control", como las tres variantes de formulaciones de la definición redactadas por el Grupo de Trabajo en su noveno período de sesiones⁷. En primer lugar, el significado de esos conceptos no era claro. En segundo lugar, tendían a describir el régimen jurídico aplicable a un empresario, no era satisfactorio definir el objeto de un régimen jurídico mediante una referencia al régimen mismo. En su lugar de incorporar esos conceptos, la definición debía fundarse en las características fácticas del empresario o de una terminal y en las funciones que cumplía.

114. Sin embargo, conforme a otra opinión, si bien la definición de empresario no debía referirse a la guarda o al cuidado, la custodia y el control como a las obligaciones primarias del empresario, debía indicar que esos conceptos estaban comprendidos en los servicios relacionados con el transporte que prestaba el empresario.

115. Una tercera opinión fue que la definición debía referirse al cuidado, la custodia y el control como a la obligación primaria del empresario, y al hecho de prestar o hacer prestar servicios relacionados con el transporte como a una obligación secundaria. En contra de esto se indicó que la definición no debía referirse a obligaciones primarias y secundarias. Además, si el concepto de cuidado, custodia y control comprendía el almacenamiento de las mercaderías, era incorrecto estimar que eso constituía una obligación primaria del empresario. Las terminales de transporte modernas cumplían a menudo servicios entre los que no figuraba básicamente el almacenamiento de las mercaderías.

116. Se expresó la opinión de que la definición de empresario debía referirse a la relación contractual entre las partes, por ejemplo, mencionando un acuerdo o entendimiento del empresario con respecto a las mercaderías.

117. Se sugirió que la definición debía mencionar el hecho de que el empresario tomaba a su cargo las mercaderías, y referirse también al lugar en que el empresario prestaba sus servicios; de otra forma, el alcance de las normas uniformes sería demasiado amplio. Ese lugar debía comprender una zona bajo el control del empresario. De acuerdo con otra opinión, debía abarcar también una zona respecto de la cual el empresario tuviera derecho de acceso o de uso, ya que a veces un empresario prestaba servicios en una zona que no estaba bajo su control, como cuando se comprometía a prestar servicios para su cliente y celebraba un

⁷A/CN.9/275, párr. 30.

subcontrato con otra persona que de hecho prestaría los servicios.

118. Se expresó la opinión de que debía excluirse de la definición de "empresario" el mero traslado de mercaderías entre un transportista y otra persona o entre dos transportistas. Esa opinión fue resistida.

119. Se indicó que las normas uniformes debían aplicarse únicamente respecto de mercaderías objeto de transporte internacional. Esa restricción debía figurar en la definición de "empresario". Sin embargo, de acuerdo con otra opinión, las normas debían aplicarse fueran o no las mercaderías objeto de transporte internacional. A ese respecto se señaló que, cuando las mercaderías se depositaban en una terminal en espera de su venta, era posible que no se supiera si iban o no a ser transportadas a otro país. Además, en algunas zonas, la destinación originalmente prevista podía cambiarse mientras las mercaderías estaban en tránsito, cambiando de carácter internacional del transporte. Esos casos demostraban la inconveniencia de adoptar como criterio para la aplicación de las normas el que las mercaderías fueran o no objeto de transporte internacional.

120. Se señaló que el requisito de que las mercaderías fueran objeto de transporte internacional figuraba en el inciso b) del párrafo 1) del artículo 2. Las opiniones estuvieron divididas en cuanto a si era necesario incluir el requisito tanto en la definición de "empresario" del artículo 1 como en el artículo 2. Se manifestó el parecer de que no convenía hacerlo constar dos veces. En favor de su inclusión en el artículo 1, se indicó que era útil que la definición de "empresario" contuviera los factores esenciales relativos al ámbito de aplicación de las normas uniformes. Era preferible que el requisito figurara en el artículo 1, y no en el artículo 2, a fin de separarlo del requisito territorial expresado en el inciso a) del párrafo 1) del artículo 2. De acuerdo con otra opinión, se incluyera o no el requisito en el artículo 1, debía mencionarse en el artículo 2 puesto que en este artículo estaría expresado más claramente. Una tercera opinión fue que el requisito debía figurar sólo en el artículo 2.

121. Se sugirió que en la definición de "empresario" se aclarara la intención de hacer referencia únicamente a personas que efectuaran operaciones de terminal como actividad profesional o comercial.

122. El Grupo de Trabajo constituyó un grupo de redacción, integrado por los representantes de Alemania, República Federal de, China, Estados Unidos y Francia, con el objeto de que redactara una definición de "empresario" teniendo en cuenta las opiniones que se habían expresado. El grupo de redacción presentó al Grupo de Trabajo la siguiente propuesta de definición:

"Por '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 [:

a) Respecto a las mercaderías que haya de transferir de un transportista a otra persona o de un transportista a otro sin que medie almacenamiento, ni

b) 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."

123. El vista de las diferencias de opinión en cuanto a si el requisito de que las mercaderías fueran objeto de transporte internacional debía incluirse en el artículo 1 o en el artículo 2, se decidió poner entre corchetes las palabras "objeto de transporte internacional" y añadir a esas palabras una nota a pie de página para aclarar que los corchetes sólo tenían por objeto poner de relieve la cuestión de dónde era más apropiado incluir esas palabras.

124. Se convino en mantener entre corchetes el inciso a), debido a la diferencia de opiniones sobre si las personas a que se hacía referencia en ese inciso debían excluirse de la definición de "empresario". Asimismo, se convino en añadir las palabras "o de un medio de transporte a otro", después de las palabras "de un transportista a otro", a fin de incluir el caso en que las mercaderías se trasladaban de un medio de transporte perteneciente a una persona a otro medio de transporte perteneciente a la misma persona.

125. Quedó entendido que el Grupo de Trabajo que, según el inciso a), el traslado de mercaderías sin interrupción quedaría al margen de la aplicación de las normas. Varias delegaciones opinaron que las normas no debían aplicarse en el caso de que las mercaderías se descargaran de un medio de transporte y se colocaran en el suelo durante un breve período, simplemente en espera de que llegara el medio de transporte al que habían de transferirse, siempre que no hubiera "almacenamiento". Conforme a otra opinión, sin embargo, el trasbordo directo (transferencia) sin interrupción de las mercaderías debía entrar en el ámbito de aplicación de las normas.

126. La finalidad del inciso b) era excluir de la definición de "empresario" a una persona en la medida en que sus servicios estuvieran sujetos a normas jurídicas que regularan el transporte. Se expresó la opinión de que debía eliminarse la referencia al empresario de transporte multimodal. Sin embargo, hubo acuerdo general en que debía mantenerse esa referencia, pues un empresario de transporte multimodal que estuviera sujeto a normas jurídicas que regularan esa forma de transporte no debía estar sujeto a las normas uniformes.

127. Por lo demás, el Grupo de Trabajo consideró aceptable la propuesta.

Definición de "servicios relacionados con el transporte"

128. Se convino en general en que la definición de "servicios relacionados con el transporte" debía ser la siguiente:

"Por 'servicios relacionados con el transporte' se entiende el almacenamiento, el depósito, la carga, la descarga, la estiba, el arrumaje, el entablado y la trinca."

Definición de "mercaderías"

129. Se convino en general en que la definición de "mercaderías" debía ser la siguiente:

"El término 'mercaderías' comprende todo contenedor, remolque, chasis, gabarra, paleta, vagón de ferrocarril o cualquier elemento análogo de transporte o embalaje, si no ha sido suministrado por el empresario."

130. No fue aceptada la sugerencia de que se reemplazaran las palabras "si no ha sido suministrado por el empresario" por "si ha sido suministrado por el cliente". Según otra sugerencia, esas palabras debían reemplazarse por "que no sea propiedad del empresario", pues los empresarios a veces suministraban para uso de sus clientes contenedores que pertenecían a empresas que alquilan contenedores; las palabras "si no ha sido suministrado por el empresario" podían inducir a interpretar que las normas no se aplicaban respecto de esos contenedores. El Grupo de Trabajo no aceptó esa sugerencia.

Definición de "transporte internacional"

131. El Grupo de Trabajo examinó la siguiente definición de "transporte internacional", preparada por el Grupo de Trabajo en su noveno período de sesiones⁸:

"Por 'transporte internacional' se entiende todo transporte en que el lugar de partida y el lugar de destino estén situados en dos Estados diferentes [; sin embargo, si el transporte de las mercaderías se efectúa en etapas separadas que son objeto de contratos individuales de transporte, y en la medida en que ello ocurra, el término 'transporte internacional' abarcará sólo aquellas partes del transporte respecto de las cuales el lugar de partida y el lugar de destino estén situados en Estados diferentes]."

132. Se expresaron opiniones dispares respecto del significado de las palabras "todo transporte en que el lugar de partida y el lugar de destino estén situados en dos Estados diferentes". Según una interpretación, el transporte era internacional si el lugar efectivo de destino se encontraba en un Estado que no fuera el del lugar de partida. Se señaló que, interpretadas de esa manera, las palabras no eran aceptables. No se sabría si el transporte era internacional hasta que las mercaderías llegaran a destino y, por consiguiente, el empresario no sabría si estaba o no sujeto a las normas uniformes.

133. Según otra interpretación, el transporte era internacional si, conforme al contrato de transporte, el lugar de partida y el lugar de destino estaban situados en dos Estados diferentes. Se expresó la opinión de que interpretada de ese modo, la definición podría discordar con las definiciones de "transporte internacional" establecidas en instrumentos relativos al transporte internacional. Era preferible que en las normas uniformes se hiciera referencia a esas definiciones en lugar de establecer otras.

134. Se expresó la opinión de que debía mantenerse la parte de la definición que figuraba entre corchetes a fin de aclarar que, en el caso de un transporte efectuado en distintas etapas, las mercaderías que se encontrasen en una terminal se considerarían objeto de transporte internacional sólo si en el contrato relativo a la etapa del transporte de las mercaderías hacia la terminal o desde ésta, se estipulase que el lugar de partida y el lugar de destino de dicha etapa del transporte estaban situados en dos Estados diferentes. Según otra opinión, esa parte de la definición debía suprimirse, dado que complicaba el texto en forma innecesaria. Además, en muchos casos el empresario no estaba al tanto de cuáles eran los lugares de partida y destino previstos en los contratos relativos a cada etapa del transporte. La opinión predominante fue que se suprimiese esa parte de la definición.

135. Se sugirió que la definición podría resultar más clara y aceptable si se estipulase únicamente que las mercaderías se considerarían objeto de transporte internacional si, al hacerse cargo de ellas, el empresario pudiera comprobar que los lugares de partida y destino estaban situados en dos Estados diferentes. Se observó que en la mayoría de los casos el destino de las mercaderías ya se conocería cuando éstas llegasen a la terminal y que, por lo general, el empresario estaría en condiciones de determinar, sobre la base de los documentos enviados con las mercaderías o de las marcas que ostentasen, si dichas mercaderías eran objeto de transporte internacional. En general, el Grupo de Trabajo estuvo de acuerdo con este criterio y decidió adoptar una definición en los siguientes términos:

"Por 'transporte internacional' se entiende todo transporte respecto del cual se indique expresamente, en el momento en que el empresario se hace cargo de las mercaderías, que el lugar de partida y el lugar de destino están situados en dos Estados diferentes."

Formas del aviso o de la solicitud

136. El Grupo de Trabajo examinó la siguiente disposición, que fue propuesta para incorporarla al artículo 1:

"Toda notificación o solicitud cursada de conformidad con esta [Ley] [Convención] podrá hacerse en cualquier forma por la que quede constancia de la información que contenga."

137. Se expresó la opinión de que el requisito relacionado con la forma de la notificación y de la solicitud se aplicase a todas las notificaciones y solicitudes que debían cursarse en virtud de las normas

⁸A/CN.9/275, párr. 30.

uniformes y que la disposición propuesta era aceptable. Según otra opinión, sin embargo, no debía exigirse ninguna forma en particular para algunas notificaciones y solicitudes, como el aviso de la pérdida o el daño manifiestos de las mercaderías conforme al párrafo 1) del artículo 11, y la petición de entrega de las mercaderías mencionada en el párrafo 4) del artículo 5. Debía permitirse que esos avisos se hicieran oralmente. Otras notificaciones sí debían ajustarse a ciertos requisitos de forma, como la notificación de la venta de las mercaderías conformes al párrafo 3) del artículo 10 y el aviso de la demora previsto en el párrafo 5) del artículo 11. Por consiguiente, se sugirió que en lugar de incluir en el artículo 1 un requisito susceptible de aplicación general en cuanto a la forma de la notificación o la solicitud, cada vez que en las normas uniformes se hiciese referencia a una notificación o a una solicitud, se indicase si debía cursarse en una forma determinada. Según otra opinión, la cuestión de la forma de la notificación sólo era pertinente en el caso de los avisos cursados con arreglo al artículo 11 y debía tratarse en el marco de dicho artículo; no debía estipularse ninguna forma en particular para las demás notificaciones o solicitudes efectuadas con arreglo a las normas uniformes.

138. Se observó que la formulación utilizada en relación con los avisos o notificaciones debía mantenerse constante en todo el texto de las normas uniformes.

139. Se sugirió que se examinara la posibilidad de incluir en las normas uniformes una disposición donde se estableciera si se consideraba que la notificación había sido dada en el momento de la expedición o en el momento de la recepción.

140. Tras un debate, el Grupo de Trabajo decidió mantener la disposición propuesta para el artículo 1, aunque sustituyendo las palabras "podrá hacerse en cualquier forma" por "se hará en una forma", y estipular que dicha disposición no debía aplicarse a los avisos de la pérdida o el daño manifiestos conforme al párrafo 1) del artículo 11. El Grupo de Trabajo también decidió que este texto figurase entre corchetes con miras a seguir examinando la cuestión. Se pidió a la secretaria que considerara la posibilidad de enmendar el párrafo 1) del artículo 11 a fin de precisar que, si se daba inmediatamente, el aviso oral era suficiente en caso de pérdida o daño manifiestos.

Artículo 2

141. Se expresó en general preferencia por la variante 2 del artículo 2, tal como fue redactada por el Grupo de Trabajo en su noveno período de sesiones⁹. Se observó que con arreglo a la variante 1 se planteaba un problema en cuanto al momento en que las mercaderías tenían que encontrarse en el territorio de un Estado Contratante.

142. También se planteó si debía examinarse la posibilidad de incluir una disposición por la que un Estado se obligaría a reconocer y aplicar las normas

uniformes sólo con respecto a aquellos de sus empresarios de terminales que consintieran en someterse a las normas y fueran reconocidos como empresarios de terminales internacionales. Se señaló que era posible que la adopción de un mecanismo semejante influyera en la actitud de los Estados con respecto a algunas normas de fondo. Se convino en que se examinaría una disposición de esa índole en una etapa ulterior.

Párrafo 1

143. Se sugirió que, si las normas uniformes se adoptaban como convención, la convención se aplicara sólo si tanto el empresario como su cliente eran nacionales de Estados contratantes. Esa sugerencia no fue adoptada.

144. El debate del Grupo de Trabajo con respecto al inciso b) se expone en los párrafos 120, 122 y 123 *supra*. A la luz de ese debate, se decidió colocar entre corchetes el inciso b).

Párrafo 2)

145. Habida cuenta de que el Grupo de Trabajo decidió que, para que las normas uniformes se aplicaran, las mercaderías debían ser objeto de transporte internacional en el momento en que el empresario las tomara a su cargo, se convino en general en que no debía conservarse la parte del párrafo 2) donde se contemplaba el caso en que las mercaderías pasaban a ser objeto de transporte internacional después de recibidas.

146. Se expresó la opinión de que la presunción prevista en el párrafo 2) para el caso en que las mercaderías que se encontraban en una terminal dejaban de ser objeto de transporte internacional era útil. Ayudaría a resolver los problemas que se plantearían cuando no estuviera claro si la pérdida o daño ocurrió antes o después de que las mercaderías dejaron de ser objeto de transporte internacional. Además, en el Convenio de Varsovia figuraba también una presunción análoga en términos generales a la prevista en el párrafo 2).

147. Sin embargo, la opinión prevaleciente fue que el párrafo 2) debía suprimirse en su totalidad. Se afirmó que, si las mercaderías estaban sujetas a las normas uniformes cuando las tomaba a su cargo el empresario, debían seguir sujetas a ellas incluso si más tarde dejaban de ser objeto de transporte internacional. En caso de que el párrafo se conservara, el cliente podría modificar el régimen jurídico aplicable a las mercaderías cambiando su destinación. Además, la materia de la que se ocupaba el párrafo debía ser resuelta por los tribunales nacionales y no por las normas uniformes.

Párrafo 3)

148. Se expresó la opinión de que el párrafo 3) debía suprimirse. No era necesario a la luz de la decisión adoptada con respecto a la definición de "transporte internacional". Por otra parte, en el caso normal de un empresario organizado como entidad jurídica indepen-

⁹A/CN.9/275, párr. 41.

diente, se podía plantear cuál sería la categoría de personal cuyo conocimiento era pertinente para determinar si el empresario sabía que las mercaderías eran objeto de transporte internacional.

149. De acuerdo a otra opinión, el párrafo debía conservarse a fin de proteger al empresario cuando no podía saber que las mercaderías eran objeto de transporte internacional.

150. Después de un debate, se decidió conservar el párrafo 3), enmendado en el siguiente sentido:

“No obstante, esta [Ley] [Convención] no se aplicará en los casos en que el empresario pruebe que no sabía o no podía saber que las mercaderías eran objeto de transporte internacional.”

Artículo 3

151. El Grupo de Trabajo examinó la versión del artículo 3 que había preparado en su noveno período de sesiones¹⁰.

Párrafo 1)

152. Se señaló que un empresario que se hubiera obligado a prestar servicios para su cliente y hubiera subcontratado la prestación de esos servicios quedaría comprendido en las palabras “tome [las mercaderías] a su cargo”.

153. Se acordó que el párrafo 1) dijera lo siguiente:

“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.”

Párrafo 2)

154. Se planteó la cuestión de si el párrafo 2) era necesario en vista de las definiciones de “empresario” y de “servicios relacionados con el transporte” adoptadas por el Grupo de Trabajo.

155. Tras un debate, se convino en eliminar el párrafo 2).

Artículo 4

156. Por falta de tiempo, el Grupo de Trabajo no pudo examinar el artículo 4.

¹⁰/A/CN.9/275, párr. 45.

III. Otras cuestiones y labor futura

157. El Secretario de la Comisión recordó la decisión que había llegado la Comisión en su 19.º período de sesiones en el sentido de que el 11.º período de sesiones del Grupo de Trabajo “se celebrara en 1987 en una fecha que fijaría la Secretaría, que permitiera la transmisión a los gobiernos, a fin de que formularan observaciones, de texto de las normas uniformes sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte, que se esperaba que estuviera terminado para ese período de sesiones, así como la recepción de las observaciones con tiempo suficiente para presentarlas a la Comisión en su 21.º período de sesiones, que se celebrará en 1988”¹¹. El Secretario señaló que, para poder ajustarse a ese mandato, el 11.º período de sesiones del Grupo de Trabajo debía celebrarse en octubre de 1987 a más tardar.

158. Se expresó la opinión de que el 11.º período de sesiones debía celebrarse en mayo o junio de 1987. Se manifestó un parecer contrario a la celebración del período de sesiones en esos meses, pues no habría tiempo suficiente para que las delegaciones celebraran las consultas necesarias con medios gubernamentales e industriales.

159. Recibió más apoyo la propuesta de que el período de sesiones se celebrara en septiembre u octubre de 1987. Se señaló, empero, que si el período de sesiones se celebraba en esos meses los gobiernos no podrían formular y presentar observaciones sobre el texto elaborado por el Grupo de Trabajo a tiempo para que la Comisión las examinara en su 21.º período de sesiones.

160. La propuesta más ampliamente respaldada fue la de que el 11.º período de sesiones se celebrara en enero de 1988. Se indicó que, en ese caso, el texto elaborado por el Grupo de Trabajo no podría ser examinado por la Comisión hasta su 22.º período de sesiones, que se celebraría en 1989. Se observó que no era conveniente dejar pasar un período tan prolongado entre el momento en que se terminara el texto y el momento en que lo examinara la Comisión.

161. Tras un debate, el Grupo de Trabajo decidió recomendar a la Comisión que el 11.º período de sesiones del Grupo de Trabajo se celebrara en Nueva York en enero de 1988.

¹¹Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su 19.º período de sesiones, *Documentos Oficiales de la Asamblea General, cuadragésimo primer período de sesiones, Suplemento No. 17 (A/41/17)*, párr. 272.