NACIONES UNIDAS

ASAMBLEA GENERAL

Distr. GENERAL

A/CN.9/236
13 abril 1983

ESPAÑOL
Original: INGLES

COMISION DE LAS NACIONES UNIDAS PARA
EL DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL
16° período de sesiones
Viena, 24 mayo - 3 junio 1983

COORDINACION DE LOS TRABAJOS

Algunas novedades en la esfera del transporte internacional de mercaderías

Informe del Secretario General

INDICE

	Párrafos	Página
INTRODUCCION	1-4	2
I. Seguro marítimo	5-6	3
II. Transporte por contenedores	7-12	4
III. Expedición de mercaderías	13-14	5
IV. Responsabilidad de los empresarios de terminales internacionales	15-39	6
A. Algunas características pertinentes del almacenamiento de mercaderías en tránsito y empresarios de terminales	19-21	7
B. Responsabilidad de los empresarios de terminales según los sistemas jurídicos nacionales	22-27	8
C. Los empresarios de terminales y los convenios internacionales de transportes	28-32	9
D. El proyecto preliminar de Convenión del UNIDROIT	33-39	11
V. Conclusión	40-43	13

V.83-54332

INTRODUCCION

1. En su 11° período de sesiones, la Comisión decidió incluir la cuestión del transporte en su programa de trabajo futuro y asignar prioridad al examen de este tema. 1/ También en el mismo período de sesiones, la Comisión pidió a la Secretaría que preparara un estudio sobre el trabajo realizado hasta el momento por las organizaciones internacionales en las esferas del transporte multimodal, los contratos de fletamento, el seguro marítimo, el transporte por contenedores y la reexpedición de mercaderías. 2/ La Comisión decidiría acerca del alcance de la futura labor sobre esos asuntos, y su posible asignación a grupos de trabajo, tras examinar los estudios preparados por la Secretaría. 3/

2. En su 12° período de sesiones, la Comisión tuvo ante sí el informe que había solicitado en su 11° período de sesiones. 4/ Tras examinar este informe la Comisión decidió no emprender trabajos sobre el transporte multimodal o el transporte por contenedores (señalando que un grupo intergubernamental de la UNCTAD había terminado un proyecto de Convención sobre el transporte multimodal internacional 5/), sobre contratos para la expedición de mercaderías (porque no se había demostrado claramente la necesidad de normas uniformes al respecto y porque la propuesta Convención sobre el transporte multimodal internacional podría resolver algunas de las dificultades que de momento se experimentaban 6/), ni sobre contratos de fletamento ni seguros marítimos (cuestiones que estaban examinando un Grupo de trabajo de la UNCTAD 7/). La Comisión tampoco adoptó una sugerencia hecha en ese período de sesiones en el sentido de que emprendiera trabajos sobre la cuestión del contrato de almacenaje. 8/ La Comisión tomó nota, sin embargo, del estudio preparado por la Secretaría sobre la labor de las organizaciones

---

1/ Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su 11° período de sesiones, Documentos Oficiales de la Asamblea General, trigésimo tercer período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/33/17), apartado vii) del inciso c) del párrafo 67 y párrafos 68 y 69.

2/ Ibid., apartado vii) del inciso c) del párrafo 67.

3/ Ibid., inciso e) del párrafo 67.

4/ A/CN.9/172.

5/ Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su 12° período de sesiones, Documentos Oficiales de la Asamblea General, trigésimo cuarto período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/34/17), párrafo 104.

6/ Ibid.

7/ Ibid.

8/ Ibid., párrafo 105.

internacionales en la esfera del derecho de los transportes y pidió a la Secretaría que continuase examinando y vigilando esa labor e informara a la Comisión sobre las novedades que se produjeran en esa esfera. 9/

3. La Secretaría preparó también informes para los períodos de sesiones 13° y 14° de la Comisión, en los que se actualizaban las actividades de algunas de las organizaciones referidas en el informe anterior, entre otras esferas, en las del seguro marítimo, las normas sobre contenedores y agencias de transportes. 10/

4. En el presente informe se actualizarán algunas de las actividades descritas en los informes a que se ha hecho referencia en los párrafos precedentes, en particular, a la luz de la aprobación, el 24 de mayo de 1980, del Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías. 11/ Se examinará también más de cerca la labor del Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales internacionales, que ha alcanzado ahora su etapa final. 12/

I. SEGURO MARITIMO 13/

5. En su noveno período de sesiones, celebrado en 1980, la Comisión del Transporte Marítimo de la UNCTAD hizo suya la recomendación del Grupo de trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo de que se elaborara un conjunto de cláusulas uniformes sobre seguro marítimo de cascos y de la carga para usarlo como modelo internacional no obligatorio.

6. El Grupo de trabajo se dedicó a estudiar las cláusulas del seguro marítimo en sus períodos de sesiones séptimo (1980), octavo (1981) y noveno (1983), y aprobó, por lo que hace al seguro marítimo de cascos, dos textos refundidos, uno sobre la base de "a todo riesgo salvo excepciones" y el otro sobre la base de la "enumeración de riesgos", en cada uno de los cuales se presentan cláusulas de cobertura básica, inclusive cláusulas sobre riesgos, cláusulas de exclusión, cláusulas de responsabilidad por abordaje y cláusulas de avería gruesa y de gastos para aminorar las consecuencias del

---

9/ Ibid., párrafo 106.

10/ A/CN.9/192/Add.1; A/CN.9/202/Add.2. Véase también A/CN.9/225, en que la Secretaría informa a la Comisión, en su 15° período de sesiones, sobre las novedades referentes a los documentos relativos al transporte internacional.

11/ TD/MT/CONF/16.

12/ Para otras actividades en curso de organizaciones en la esfera del transporte internacional, véase A/CN.9/237/Add.2.

13/ Véase A/CN.9/172, párrafos 32-41; A/CN.9/192/Add.1, párrafo 2; y A/CN.9/202/Add.2, párrafos 5-10.

siniestro. 14/ Por lo que se refiere al seguro de la carga, el Grupo de trabajo aprobó un texto integrado que contiene cláusulas de cobertura general y de exclusión, habiéndose acordado incorporar al informe del octavo período de sesiones del Grupo de trabajo un texto elaborado sobre una cláusula de avería gruesa y asistencia y salvamento. 15/

II. TRANSPORTE POR CONTENEDORES 16/

7. De conformidad con una decisión de 1980 de la Junta de Comercio y Desarrollo de la UNCTAD, la Comisión del Transporte Marítimo de la UNCTAD decidió, en su noveno período de sesiones (1980), incluir en su programa de trabajo la cuestión de las normas aplicables a los contenedores para el transporte multimodal internacional y mantener bajo constante examen las actividades en esta esfera, en relación con su labor sobre el transporte multimodal.

8. Se convocará a reunión, bajo los auspicios de la UNCTAD, un grupo intergubernamental para que recomiende principios con vistas a formular normas modelo para tarifas de contenedores multimodales.

9. La Organización Internacional de Normalización (ISO) ha hecho saber a la Secretaría de la UNCTAD que ha proseguido su política de estimular y acoger favorablemente la participación de países en desarrollo en la labor de su Comité Técnico 104, encargado de las normas aplicables a los contenedores de carga, y que ha continuado también la política de mantener un alto grado de estabilidad de las normas aplicables a los contenedores y evitar cambios frecuentes que puedan afectar la compatibilidad, la intermodalidad o la modularidad de los contenedores ISO. La ISO ha adoptado también la política conforme a la cual, siempre que se presenten propuestas de revisiones de las normas básicas aplicables a los contenedores de carga que afecten la compatibilidad, la intermodalidad y la modularidad de los contendores ISO, deben distribuirse más ampliamente las propuestas, de modo que lleguen a todos los miembros del ISO y órganos competentes de las Naciones Unidas, además de la distribución normal entre los miembros del Comité Técnico 104, con objeto de permitir una consulta lo más amplia posible. 17/

10. Recientes revisiones de las normas sobre contenedores de la ISO han reducido el número de tamaños de contenedores aprobados. 18/ Se han

---

14/ TD/B/C.4/ISL/L.69.

15/ TD/B/C.4/ISL/37, anexo II, y párrafo 10.

16/ Véase A/CN.9/172, párrafos 42-53; A/CN.9/192/Add.1, párrafos 13-14; A/CN.9/202/Add.2, párrafos 62-63.

17/ TD/B/C.4/195, párrafos 22, 26; TD/B/C.4/235, párrafo 8.

18/ TD/B/C.4/235, párrafo 9.

introducido perfeccionamientos y efectuado revisiones con respecto a otras normas de la ISO y se han publicado normas adicionales. 19/ Se hallan en estudio otras revisiones y adiciones. 20/

11. En 1981, el Comité de Seguridad Marítima de la OCMI (actualmente Organización Marítima Internacional (OMI) aprobó por unanimidad propuestas dirigidas a enmendar el Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores. Las principales enmiendas conceden más tiempo para terminar la labor de colocar placas en los contenedores existentes y en los nuevos contenedores no aprobados ni provistos de placa en el momento de la fabricación. Las enmiendas se aprobaron por el procedimiento simple que figura en el Convenio para la enmienda de sus anexos técnicos. 21/ En su 23° período de sesiones, celebrado en 1982, el Subcomité sobre Contenedores y Cargamentos de la OCMI examinó otras enmiendas al Convenio.

12. Las recomendaciones sobre la interpretación y la aplicación armonizadas del Convenio, enmedadas y aprobadas por el Comité de Seguridad Marítima en la primavera de 1981, figuran en el documento de la OCMI MSC XLIV/21, anexo 35.

III. EXPEDICION DE MERCADERIAS 22/

13. La Federación Internacional de Asociaciones de Expedidores de Carga (FIATA) ha publicado un conocimiento de transporte combinado. Este documento, en su forma revisada, fue aprobado en 1978 por el Comité Conjunto sobre Transporte Intermodal de la CCI como conforme con las Reglas Uniformes para un Documento de Transporte Combinado de la CCI. El documento de la FIATA se halla, pues, sujeto a las Reglas Uniformes de la CCI. Un cierto número de transitarios que actúan como empresarios del transporte multimodal expiden el documento de la FIATA.

14. En un informe publicado en marzo de 1982 (TD/B/C.4/243), la Secretaría de la UNCTAD observaba que las condiciones de los servicios de transporte multimodal prestados por los transitarios se regían por las condiciones uniformes para la expedición de mercaderías aprobadas por sus asociaciones nacionales (además del conocimiento de transporte combinado de la FIATA). Hacía notar que no sería adecuado aplicar las condiciones comerciales uniformes aprobadas por las asociaciones nacionales, que están pensadas para acuerdos de transporte segmentado, al transporte multimodal, en el que el transitario interviene como principal. La Secretaría de la UNCTAD recomendaba que se estimularan las consultas entre las organizaciones de usuarios, las asociaciones de transitarios, las autoridades competentes y otras entidades

---

19/ Ibid., párrafos 15-17.

20/ Ibid., párrafos 18-23.

21/ Ibid., párrafos 39-44.

22/ Véase A/CN.9/172, párrafos 54-63; A/CN.9/192/Add.1, párrafo 15; A/CN.9/202/Add.2, párrafo 18; A/CN.9/225, párrafos 19, 57.

pertinentes a fin de que se pudieran elaborar condiciones uniformes para los servicios de transporte multimodal no incluido en el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.

IV. RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES INTERNACIONALES 23/

15. Un grupo de estudio del UNIDROIT ha redactado un proyecto preliminar de Convención sobre la responsabilidad de los empresarios de las terminales internacionales 24/ en conexión con la labor que se lleva a cabo en el UNIDROIT sobre el tema de los contratos de almacenamiento, que ha figurado en el programa general de trabajo del UNIDROIT desde 1960.

16. El Consejo Ejecutivo de UNIDROIT asignó prioridad a los contratos de almacenamiento en su 53° período de sesiones, celebrado en 1974. Ello ocurrió en momentos en que se hacía sentir cada vez más, a raíz, en parte, de los trabajos de la CNUDMI en el campo del transporte marítimo de mercaderías, la falta de normas uniformes sobre la responsabilidad de las personas encargadas de custodiar las mercaderías antes del transporte, durante el mismo y después de él. El Consejo Ejecutivo del UNIDROIT creó, en su 56° período de sesiones (1977), un Grupo de Estudio sobre el contrato de almacenamiento y le encomendó la tarea de redactar esas normas uniformes. El Grupo de Estudio aprobó, en octubre de 1981, el proyecto preliminar de Convención. 25/

17. En su 61° período de sesiones (1982), el Consejo Ejecutivo del UNIDROIT pidió a la Secretaría de esa organización que colaborara con las organizaciones internacionales interesadas en la adopción de iniciativas tendientes a dar amplia publicidad al proyecto preliminar de Convenión. Como se observa en el informe sobre documentos relativos al transporte internacional presentado al 15° período de sesiones de la Comisión, el Consejo fue informado por la Secretaría de la Comisión del interés de ésta por dicha cuestión, que podría tal vez traducirse en algún momento en medidas positivas, dada la estrecha relación que guardaba con los convenios internacionales relativos al transporte de mercaderías y, en particular, con las Reglas de Hamburgo, así como su pertinencia a las necesidades de varios países en desarrollo. 26/

18. En el 15° período de sesiones de la Comisión, el observador del UNIDROIT declaró que su organización estaba interesada en cooperar con la Comisión en

---

23/ Véase A/CN./202/Add.2, párrafos 46-58; A/CN.9/225, párrafos 22-23, 30, 32, 40.

24/ UNIDROIT 1982, Study XLIV-Doc. 14.

25/ Se espera que el Consejo Ejecutivo del UNIDROIT apruebe, en su próximo período de sesiones, que se ha de celebrar en la primera semana de mayo de 1983, dicho texto como proyecto de Convención.

26/ A/CN.9/225, nota 10.

la futura labor orientada a la preparación de un proyecto de convención sobre la responsabilidad de los empresarios de las terminales internacionales. 27/

A. Algunas características pertinentes del almacenamiento de mercaderías en tránsito 28/ y empresarios de terminales 29/

19. El almacenamiento de mercaderías es sólo uno de los elementos de las operaciones distintas del acarreo que se ejecutan comúnmente en conexión con el transporte de mercaderías en el comercio internacional. Otros elementos son la expedición de mercaderías y las operaciones de manutención tales como la carga de las mercaderías en el buque o vehículo de transporte y su descarga, el asegurar los bienes sobre el buque o vehículo ("estiba") y el traslado de las mercaderías sobre el muelle antes de la carga o después de la descarga ("puesta en muelle").

20. El almacenaje de mercaderías en tránsito está a veces a cargo de una empresa como actividad independiente, separada de otras operaciones distintas del acarreo. Sin embargo, prestan a menudo este servicio, en combinación con otras operaciones mencionadas en el párrafo anterior, el transportista, un transitario o un empresario de terminal. Así, el transitario o, en algunos tipos de transporte, el transportista mismo puede efectuar las operaciones de carga, estiba y descarga y proporcionar igualmente el almacenaje temporal de las mercaderías en tránsito. Análogamente, un empresario de terminal puede prestar servicios de carga, estiba o puesta en muelle con carácter auxiliar al almacenaje de mercaderías. Las prácticas al respecto varían según la ubicación de la operación y el tipo de comercio o transporte de que se trate.

27/ Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su 15° período de sesiones, Documentos Oficiales de la Asamblea General, trigésimo séptimo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/37/17), párrafo 105.

28/ Este análisis se refiere al almacenaje de mercaderías en conexión con el transporte de las mismas y no al almacenaje independiente del transporte. Gran parte de dicho análisis deriva de un Informe preliminar sobre el contrato de almacenaje preparado por D. Hill para el UNIDROIT en 1976 (UNIDROIT 1976, Study XLIV-Doc. 2).

29/ El Proyecto preliminar de Convención sobre la responsabilidad de los empresarios de las terminales internacionales del UNIDROIT utiliza la expresión "empresarios de terminales" con preferencia a la de "almacenistas". El Grupo de Estudio del UNIDROIT estimó que esta última expresión, con su implicación de resguardo, está quedando anticuada debido al desarrollo de nuevas técnicas en el almacenamiento de mercaderías y al hecho de que esos empresarios prestan actualmente servicios que los almacenistas tradicionales no habrían proporcionado (léase párrafo 20). El análisis contenido en el presente documento adopta esta terminología y "empresario de terminal" se refiere a un empresario cuya función principal es la custodia de las mercaderías, pero que puede también prestar servicios distintos del acarreo en conexión con el transporte de mercaderías. Véase UNIDROIT 1982, Study XLIV-Doc. 14, párrafo 22.

21. La llegada de la contenedorización ha ocasionado la fusión del almacenamiento de tránsito con otros servicios en una operación general, ya que el contenedor puede almacenarse en una zona del depósito que sirve como muelle, almacén de tránsito y zona de recepción y entrega.

B. Responsabilidad de los empresarios de terminales según los sistemas jurídicos nacionales

22. Las normas que rigen la responsabilidad de los empresarios de terminales según los distintos sistemas jurídicos nacionales son de una gran diversidad, tanto por lo que se refiere a la fuente como al contenido sustantivo de las normas.

23. Puede haber normas sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales en códigos civiles o de comercio o en las normas del derecho anglosajón aplicables al depósito o a la entrega en custodia de mercaderías en general. Cabe que determinadas categorías de operaciones se rijan por leyes especiales. Sin embargo, en varios sistemas jurídicos, puede limitarse o modificarse contractualmente la responsabilidad legal de los empresarios de terminales mediante el uso de condiciones generales. La medida en que esto es posible varía de un sistema jurídico a otro, lo que agudiza las disparidades en la responsabilidad de los empresarios de terminales.

24. La extensión de la responsabilidad de los empresarios de terminales que establecen estas diferentes fuentes normativas varía sustancialmente. Existen también disparidades dentro de algunos sistemas jurídicos, debido a que se mide de distinta manera la responsabilidad exigible a diferentes categorías de empresarios de terminales.

25. La extensión de la responsabilidad aplicable con arreglo a los diversos sistemas jurídicos a los empresarios de terminales respecto del almacenaje de mercaderías comprende desde la responsabilidad estricta (es decir, responsabilidad a menos que el empresario de la terminal pruebe la existencia de determinadas circunstancias estrictas de exoneración), pasando por la negligencia (por ejemplo, la omisión del cuidado razonable de las mercaderías), hasta la exclusión de la mayoría de las formas de responsabilidad (por ejemplo, a través de condiciones generales). Además, aunque de acuerdo con muchos sistemas jurídicos pese sobre el empresario de terminal la carga de probar que no es responsable, en algunos sistemas esa carga corresponde al demandante. No obstante, en estos últimos sistemas, el demandante goza a menudo de una presunción de que el empresario de terminal es responsable, presunción que cabe destruir si el empresario presenta una cierta cantidad de pruebas.

26. También existen disparidades entre los sistemas jurídicos en cuanto a los plazos de prescripción y los límites económicos de la responsabilidad. Respecto de estos últimos, se ha observado que los que figuran en condiciones generales de contratación son con frecuencia demasiado bajos, con lo cual, inclusive en casos en que la extensión de la responsabilidad es relativamente amplia, su efecto real puede quedar reducido por los bajos límites económicos de la responsabilidad. 30/

30/ UNIDROIT 1976, Study XLIV-Doc. 2, pág. 20.

27. Las disparidades en la responsabilidad de los empresarios de terminales se ven, además, complicadas por el hecho de que los empresarios pueden, con arreglo a un mismo sistema jurídico, estar sometidos a normas diferentes acerca de la responsabilidad, según el tipo de servicios que prestan (por ejemplo, almacenaje o manutención) y también porque los mismos servicios pueden ser prestados en una localidad dada por diferentes tipos de empresarios que utilizan diferentes condiciones de contratación, lo que da lugar a una diversidad en las normas relativas a la responsabilidad respecto de tales servicios.

C. Los empresarios de terminales y los convenios internacionales de transportes

28. El transporte de mercaderías comprende operaciones de dos distintas categorías - el acarreo efectivo de las mercaderías y el almacenamiento y manutención de las mismas antes del tránsito, durante el mismo y después de él. Aunque las normas que rigen la responsabilidad de los diversos modos de transporte internacionales (por ejemplo, por mar, aire, carretera, ferrocarril y aguas internas) han ido progresivamente armonizándose mediante convenios internacionales, no ha ocurrido lo mismo con las aplicables a las operaciones de los intermediarios no transportantes, como los empresarios de terminales. La labor del UNIDROIT sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales internacionales se ha basado en parte en la creencia de que es preciso intentar unificar las normas en este campo a fin de colmar las lagunas que presentan los regímenes de responsabilidad fijados por las actuales convenciones de transporte. 31/

29. Estas lagunas existen respecto del almacenaje de las mercaderías durante los períodos precedente, simultáneo y posterior al transporte no comprendidos en los regímenes armonizados establecidos por los convenios internacionales de transportes. Durante estos períodos el almacenamiento estará sujeto a los divergentes regímenes jurídicos y a los criterios y límites de responsabilidad comúnmente inferiores descritos en supra en los párrafos 23 a 27.

30. Los cargadores y consignatarios (denominados en adelante "interesados en la carga") cuyos bienes son almacenados o manipulados por los empresarios de terminales se ven directamente afectados por las lagunas del régimen jurídico de la responsabilidad de los empresarios de terminales respecto de sus reclamaciones contra dichos empresarios por pérdidas o daño de las mercaderías. Los transportistas y otros (como los transitarios 32/) que utilizan los servicios de los empresarios de terminales se ven directamente afectados en cuanto a sus acciones por responsabilidad contra los empresarios de terminales dirigidas a percibir los daños y perjuicios por los que deben responder los transportistas u otros a los interesados en la carga, en razón de pérdida o daño de las mercaderías producidos mientras éstas se hallaban en manos de los empresarios de terminales.

31/ Explanatory report on the preliminary draft Convention on the Liability of International Terminal Operators (denominado en adelante "Informe Explicativo") (UNIDROIT 1982, Study XLIV-Doc. 14), párr. 9.

32/ Por ejemplo, cuando el expedidor actúa como principal; véase A/CN.9/172, párrs. 59-63.

31. Los convenios internacionales de transportes recientemente aprobados reducirán, al entrar envigor, algunas de las consecuencias negativas para los interesados en la carga derivadas de la existencia de lagunas en el régimen jurídico relativo a la responsabilidad de los empresarios de terminales. Pero, al hacerlo, podrán, en algunos casos, aumentar las consecuencias negativas para los transportistas. Estos resultados pueden presentarse porque los regímenes de responsabilidad a los que estará sometido el transportista 33/ conforme a los convenios se extenderán durante los períodos en que los bienes puedan estar almacenados y porque, con arreglo a estos regímenes, la extensión de la responsabilidad del transportista frente al interesado en la carga será a menudo mayor y estará muchas veces sometida a límites económicos de responsabilidad superiores a los criterios y límites de responsabilidad que, en otro caso, serían aplicables al almacenamiento. Por ejemplo, según la Convención de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978 (Reglas de Hamburgo) 34/, el Convenio relativo al transporte internacional por ferrocarril (COTIF) y el Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, el porteador será responsable de las mercaderías y estará sometido a un régimen único de responsabilidad desde el momento en que se haga cargo de ellas hasta el momento de su entrega. 35/ Conforme a las Reglas de Hamburgo y al Convenio Multimodal, el porteador responderá de la pérdida o el daño de las mercaderías causados por un hecho verificado durante su período de responsabilidad, a menos que pruebe que adoptó todas las medidas razonables para evitar ese hecho y sus consecuencias. 36/ Además, la extensión y los límites de la responsabilidad establecidos por estos convenios no puede reducirse mediante estipulaciones contractuales. 37/ Conforme al COTIF, el transportista responderá de la pérdida o el daño de las mercaderías durante su período de responsabilidad, al menos que no pueda evitar las circunstancias causantes del daño ni impedir sus consecuencias o a menos que éstas deriven de riesgos especificados. 38/ La posibilidad de rebajar contractualmente esta norma es limitada. 39/

33/ En el siguiente análisis, la palabra "transportista" comprederá, cuando se haga referencia al convenio multimodal, los empresarios del transporte multimodal.

34/ A/CONF.89/13, Anexo I, (Documentos Oficiales de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, Publicación de las Naciones Unidas, N° de venta S.80.VIII.1).

35/ Reglas de Hamburgo, artículo 4 (véase, empero, artículo 11); COTIF, Apéndice B, artículos 35 y 36; Convenio Multimodal, artículo 14. El Convenio Multimodal especifica también que el empresario del transporte multimodal responderá de los actos y omisiones de las personas cuyos servicios utiliza en la ejecución del contrato de transporte multimodal (artículo 15).

36/ Reglas de Hamburgo, párr. 1) del artículo 5; Convenio Multimodal, párrafo 1) del artículo 16.

37/ Reglas de Hamburgo, art. 23; Convenio Multimodal, art. 28.

38/ COTIF, apéndice B, art. 36.

39/ COTIF, apéndice B, párrafos (2), (3) y (4) del art. 6.

32. Sin embargo, incluso conforme a estos convenios internacionales, seguirá habiendo lagunas que afectarán directamente a los interesados en la carga. Los períodos de responsabilidad de los transportistas pueden no abarcar todos los momentos en que las mercaderías se hallan en manos de un empresario de terminal. Por ejemplo, según las Reglas de Hamburgo y el Convenio Multimodal, si el consignatario no recibe las mercaderías del portador, la responsabilidad de éste finaliza, con arreglo a estos convenios, cuando las pone a disposición del consignatario, 40/ lo que en muchos casos implicará ponerlas en un almacén. Además, conforme a las Reglas de Hamburgo, la responsabilidad del transportista abarca únicamente el período durante el cual tiene a su cargo las mercaderías en el puerto de carga, durante el transporte y en el puerto de descarga. 41/ Esta Convención no comprenderá, por consiguiente, el almacenaje de tránsito fuera de los puertos de carga o descarga.

D. El proyecto preliminar de Convención del UNIDROIT

33. Las principales características del proyecto preliminar de Convención del UNIDROIT sobre la responsabilidad de los empresarios de las terminales internacionales son paralelas a las de las Reglas de Hamburgo y del Convenio Multimodal. Así, el empresario de la terminal respondería de la pérdida o el deterioro de las mercaderías desde el momento en que se hace cargo de ellas hasta su entrega, a menos que probara que adoptó todas las medidas razonablemente necesarias para evitar el hecho que causó la pérdida y sus consecuencias. 42/ La responsabilidad estaría limitada a 2,75 unidades de cuenta 43/ por kilogramo, 44/ a menos que la pérdida o el daño fueran

---

40/ Reglas de Hamburgo, apartado ii) del inciso b) del párrafo 2) del art. 4; Convenio Multimodal, apartado (ii) del inciso (b) del párrafo (2) del art. 14.

41/ Reglas de Hamburgo, párrafo 1) del art. 4.

42/ Párrafo 1) del art. 3 y párrafo 1) del art. 6; comparables al artículo 5 de las Reglas de Hamburgo y el artículo 16 del Convenio Multimodal.

43/ El límite por kilogramo de las Reglas de Hamburgo (inciso a) del párrafo 1) del art. 6) es de 2,5 unidades de cuenta y en el Convenio Multimodal (art. 18) de 2,75 unidades de cuenta. Con arreglo al proyecto preliminar de Convención del UNIDROIT (art. 13), la unidad de cuenta se convertiría a una moneda nacional de manera comparable al método de las Reglas de Hamburgo (art. 26) y del Convenio Multimodal (art. 31). Los límites de la responsabilidad pueden revisarse conforme al proyecto preliminar de Convenio (art. 21) de manera comparable al mecanismo de revisión del artículo 33 de las Reglas de Hamburgo. Se ha informado a la Secretaría del UNIDROIT de la conveniencia de tener en cuenta la resolución 37/107 de la Asamblea General, de 16 de diciembre de 1982. En esa resolución la Asamblea General recomendó que, cuando se elaboraran futuras convenciones internacionales en que figurasen disposiciones relativas a la limitación de la responsabilidad, se utilizara la disposición relativa a la unidad de cuenta y una de las dos posibles disposiciones para el ajuste de la limitación de la responsabilidad aprobadas por la Comisión en su 15° período de sesiones. Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su 15° período de sesiones, Documentos Oficiales de la Asamblea General, trigésimo séptimo período de sesiones, Suplemento N° 17 (A/37/17).

44/ Art. 7.

resultado de un acto o una omisión del empresario de la terminal realizadas con intención de causar tal pérdida o deterioro, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendrían la pérdida o el daño. 45/

34. El proyecto preliminar de Convenio exigiría que el empresario de la terminal expidiera, a pedido del cliente, un documento fechado en que acusara recibo de las mercaderías. Este documento constituiría una prueba prima facie de que el empresario de terminal se hizo cargo de las mercaderías en él descritas. Sin embargo, su negociabilidad dependería del acuerdo de las partes y de la ley aplicable. 46/

35. El empresario de la terminal tendría derecho a retener y vender las mercaderías para satisfacer sus honorarios y otros derechos relativos a las mercaderías. 47/ El texto haría buenas también las disposiciones contractuales que establecieran un derecho general de prenda en cuanto no fueran contrarias a la ley aplicable. 48/

36. De modo comparable a las Reglas de Hamburgo 49/ y el Convenio Multimodal 50/, se dispone en el proyecto preliminar de Convención que las obligaciones y responsabilidades impuestas al empresario de la terminal internacional no podrán ser disminuidas mediante estipulaciones contractuales. 51/ Además, el proyecto preliminar de Convención sería supletorio de los convenios internacionales de transportes en cuanto que no modificaría los derechos o deberes del transportista nacidos o contraidos conforme a cualquiera de esos convenios. 52/

37. Las normas contenidas en el proyecto preliminar de Convención serían en principio de carácter imperativo y serían aplicadas por los Estados contratantes a todos los empresarios de terminales internacionales situadas en su territorio respectivo. Sin embargo, los Estados podrían declarar que las normas se aplicarían únicamente a los empresarios de terminales internacionales que accedieran a someterse a ellas. 53/

45/ Párrafo 1) del art. 9; comparable al art. 8 de las Reglas de Hamburgo y el art. 21 del Convenio Multimodal.

46/ ARt. 4.

47/ Art. 5.

48/ Informe explicativo, nota 31 supra, párrafo 57.

49/ Art. 23.

50/ Art. 28.

51/ Art. 12.

52/ Art. 14.

53/ Art. 18.

38. Durante la labor conducente al proyecto preliminar de Convención se plantearon cuestiones acerca de si las actuales disparidades en la responsabilidad de los empresarios de terminales creaban en la práctica problemas tales que justificaran un esfuerzo por unificar y armonizar el derecho en esta esfera. Se hizo también notar que la magnitud de las disparidades podía dificultar la unificación del derecho de manera que fuera ampliamente aceptado. Además, los empresarios de terminales podían muy bien oponerse a la creación de un régimen jurídico que les impusiera extensiones y límites de responsabilidad por encima de aquellos a los que se habían acostumbrado y no susceptibles de reducción mediante condiciones generales. Sin embargo, dentro del Grupo de Estudio sobre el contrato de almacenamiento del UNIDROIT se expresaron pareceres en el sentido de que las siguientes características podrían hacer más aceptable el proyecto preliminar del texto: a) normas realistas y límites de responsabilidad que, como parte del derecho interno, no estarían sujetas a intromisión judicial; b) límites económicos de la responsabilidad difíciles de superar por parte de un demandante; c) la posibilidad de que los Estados aplicaran el Convenio únicamente a los empresarios de terminales que aceptaran el régimen en él establecido; d) un plazo de prescripción corto; e) el derecho de retención y venta de las mercaderías por parte del empresario de la terminal, que tal vez no existiría, en otro caso, en algunos sistemas jurídicos.

39. El proyecto preliminar de Convenio está concebido para establecer un conjunto mínimo de normas que rijan la responsabilidad de los empresarios de terminales internacionales. No trata una serie de cuestiones, como las obligaciones del cliente. El Grupo de Estudio sobre el contrato de almacenamiento del UNIDROIT ha declarado que los asuntos no comprendidos en el proyecto preliminar de Convenio pueden ser tratados en una etapa posterior o, también, regularse mediante condiciones uniformes que podrían preparar las organizaciones comerciales interesadas. 54/ A este respecto el Comité Marítimo Internacional (CMI) informó en 1981 al Grupo de Estudio de que había decidido elaborar condiciones uniformes aplicables a las operaciones ejecutadas por los empresarios de terminales internacionales, en la inteligencia de que esas condiciones serían plenamente compatibles con lo dispuesto en el proyecto de Convenio. 55/

V. CONCLUSION

40. La Comisión tal vez desee tomar nota de la labor de otras organizaciones en las diversas esferas descritas en el presente informe y solicitar a la Secretaría que la mantenga informada de las novedades en dichas esferas.

41. Respecto de la responsabilidad de los empresarios de terminales internacionales, si la Comisión está favorablemente dispuesta a la armonización del derecho en este dominio, podría, de conformidad con su función coordinadora y su posición como órgano jurídico nuclear del sistema de las Naciones Unidas en la esfera del derecho mercantil internacional, dirigir

---

54/ Informe explicativo, nota 31 supra, párrafo 18.

55/ Report of the Secretariat of UNIDROIT on the third session of the Study Group on the Warehousing Contract held in Rome from 19 to 21 October 1981 (UNIDROIT) 1982, Study XLIV-Doc. 13), párrafo 5.

al UNIDROIT una solicitud para que éste comunicara a la CNUDMI su proyecto de Convenio para examinarlo. Al mismo tiempo, la Comisión podría pedir a la Secretaría que preparase un estudio sobre las cuestiones implícitas en el tema.

42. Posteriormente, la Comisión puede proceder de diversas maneras. Por ejemplo, tras examinar el proyecto de Convenio en un futuro período de sesiones, podría preparar observaciones al respecto, y tal vez recomendaciones, que serían luego comunicadas al UNIDROIT. La Comisión podría también emprender por cuenta propia la elaboración de un texto en forma apropiada (por ejemplo, convenio, ley modelo o condiciones generales), utilizando posiblemente como base el proyecto del UNIDROIT. Una labor de este tipo podría confiarse a un grupo de trabajo de la CNUDMI.

43. Por el contrario, si la Comisión no considerase oportuno proseguir en esta ocasión la labor sobre el tema, tal vez deseara pedir a la Secretaría que la mantuviera informada de las novedades en este dominio, junto con las novedades en otras esferas examinadas en el presente informe.