

NACIONES UNIDAS

ASAMBLEA
GENERAL

FILE COPY



Distr. GENERAL

A/CN.9/260
3 enero 1985

ESPAÑOL
Original: INGLÉS

COMISION DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL
DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL
18° período de sesiones
Viena, 3 a 21 de junio de 1985

REFERENCE AND TERMINOLOGY UNIT
please return to room

INFORME DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE PRACTICAS CONTRACTUALES
INTERNACIONALES ACERCA DE LA LABOR REALIZADA
EN SU OCTAVO PERIODO DE SESIONES
(Viena, 3 a 13 de diciembre de 1984)

INDICE

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
INTRODUCCION	1 - 10	3
DELIBERACIONES Y DECISIONES	11 - 98	5
I. METODO DE TRABAJO	11 - 13	5
II. EXAMEN DE LAS CUESTIONES QUE PODRIAN REGIRSE POR LAS NORMAS UNIFORMES	14 - 78	6
A. Ambito de aplicación de las normas uniformes	14 - 28	6
1. Relación entre las normas uniformes y el transporte internacional	14 - 21	6
2. Tipos de empresarios y de operaciones que habrán de regirse por las normas uniformes	22 - 28	8
B. Emisión de un documento	29 - 40	9
C. Norma de responsabilidad	41 - 43	12
D. Responsabilidad por demora	44 - 47	13

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
E. Limitación de la responsabilidad	48 - 56	14
F. Plazo de prescripción	57 - 62	16
G. Garantías reales sobre mercaderías	63 - 67	18
H. Temas no tratados en el anteproyecto de Convención	68 - 78	19
III. EXAMEN DE CUESTIONES ADICIONALES	79 - 94	21
A. Responsabilidad contractual	79	21
B. Excepciones y límites de responsabilidad aplicables a un empleado o representante del ETT	80	21
C. Aviso de pérdida o daño	81 - 89	22
D. Estipulaciones contractuales	90 - 92	24
E. Convenios relativos al transporte internacional	93	25
F. Interpretación de las normas uniformes	94	25
IV. OTROS ASUNTOS Y LABOR FUTURA	95 - 98	24

INTRODUCCION

1. En su 16° período de sesiones, la Comisión decidió incluir en su programa de trabajo la cuestión de la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte internacionales, pedir al Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) que transmitiera a la Comisión para su examen su anteproyecto de Convención sobre este tema y asignar la labor de preparar unas normas uniformes sobre dicho tema a un grupo de trabajo. La Comisión aplazó hasta su próximo período de sesiones la decisión acerca de la composición del grupo de trabajo. 1/

2. En atención a la solicitud efectuada por la Comisión en su 16° período de sesiones, el UNIDROIT transmitió su anteproyecto de Convención a la Comisión. En su 17° período de sesiones, la Comisión decidió asignar al Grupo de Trabajo sobre prácticas contractuales internacionales la tarea de formular unas normas jurídicas uniformes sobre este 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 propia Secretaría del UNIDROIT, así como en el estudio efectuado por la Secretaría de la CNUDMI sobre las importantes cuestiones que plantea el anteproyecto de Convención del UNIDROIT, que la Comisión tuvo ante sí en su 17° período de sesiones (documento A/CN.9/252), y que el Grupo de Trabajo considerara además las cuestiones no tratadas en el anteproyecto de Convención, así como cualquier otra cuestión que estimara conveniente. 2/

3. El Grupo de Trabajo está constituido por la totalidad de los 36 Estados miembros de la Comisión: Alemania, República Federal de, Argelia, Australia, Austria, Brasil, Cuba, Checoslovaquia, China, Chipre, Egipto, España, Estados Unidos de América, Filipinas, Francia, Guatemala, Hungría, India, Iraq, Italia, Japón, Kenya, México, Nigeria, Perú, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Centroafricana, República Democrática Alemana, República Unida de Tanzania, Senegal, Sierra Leona, Singapur, Suecia, Trinidad y Tabago, Uganda, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y Yugoslavia.

4. El Grupo de Trabajo celebró su octavo período de sesiones en Viena del 3 al 13 de diciembre de 1984. Estuvieron representados todos los miembros, con excepción de Checoslovaquia, Chipre, República Centroafricana, República Unida de Tanzania, Senegal, Sierra Leona, Singapur, Trinidad y Tabago y Uganda.

5. Asistieron al período de sesiones observadores de los siguientes Estados: Argentina, Canadá, Costa de Marfil, Chile, Ecuador, Indonesia, Irán (República Islámica del), Nicaragua, Noruega, Omán, Países Bajos, República de Corea, Rumania, Santa Sede, Suiza y Turquía.

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

2/ Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su 17° 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 las siguientes organizaciones internacionales:

- a) Organos de las Naciones Unidas
Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo
Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial
- b) Organizaciones intergubernamentales
Asociación de Transporte Aéreo Internacional
Commission Centrale pour la Navigation du Rhin
Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado
Office Central des Transports Internationaux par Chemin de Fer
- c) Organizaciones internacionales no gubernamentales
Asociación de Derecho Internacional
Asociación Internacional de Puertos
Federación Internacional de las Asociaciones de Transportadores y Asimilados

7. El Grupo de Trabajo eligió la siguiente Mesa:

Presidente: Sr. Michael Joachim BONELL (Italia)

Relator: Sr. K. VENKATRAMIAH (India)

8. El Grupo de Trabajo tuvo ante sí, durante el período de sesiones, los siguientes documentos:

- a) Programa provisional (A/CN.9/WG.II/WP.51);
- b) Responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte: cuestiones a examinar por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/WG.II/WP.52 y Add.1).
- c) Responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte: cuestiones adicionales que habrá de examinar el Grupo de Trabajo (A/CN.9/WG.II/WP.53). 3/

9. El Grupo de Trabajo también tuvo ante sí durante el período de sesiones los siguientes documentos:

- a) Coordinación de los trabajos: algunas novedades en la esfera del transporte internacional de mercaderías (A/CN.9/236);
- b) Responsabilidad de los empresarios de terminales de transportes (A/CN.9/252);
- c) UNIDROIT Preliminary draft Convention on Operators of Transport Terminals 4/ y el informe explicativo de este anteproyecto de Convención 5/ (documento del UNIDROIT, 1983, Study XLIV, Doc. 24).

3/ Publicado durante el período de sesiones.

4/ Reproducido asimismo como anexo II del documento A/CN.9/252.

5/ Reproducido asimismo en el documento A/CN.9/WG.II/WP.52/Add.1.

10. El Grupo de Trabajo aprobó el siguiente programa:

- a) Elección de la Mesa;
- b) Aprobación del programa;
- c) Formulación de normas jurídicas uniformes sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte;
- d) Otros asuntos;
- e) Aprobación del informe.

DELIBERACIONES Y DECISIONES

I. METODO DE TRABAJO

11. El Grupo de Trabajo inició sus deliberaciones con un examen del método de trabajo que había de seguir para llevar a cabo la tarea de preparar normas uniformes relativas a la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte (designados en adelante con la sigla ETT). En general, se convino en que, de conformidad con el mandato que le había conferido la Comisión (véase el párrafo 2 del documento CRP.1), el Grupo de Trabajo debía basar su labor en el anteproyecto de convención de UNIDROIT y en el informe explicativo adjunto al mismo, así como en el documento A/CN.9/252. Por otra parte, se convino en que el Grupo de Trabajo debía tener plena libertad para examinar las cuestiones que no se trataban en el anteproyecto de convención. Se expresó la opinión de que en este proyecto el objetivo del Grupo de Trabajo debía consistir en colmar las lagunas que presentan los regímenes de responsabilidad aplicables al transporte internacional de mercaderías unificando las normas jurídicas que rigen las operaciones de los empresarios de terminales, y fundarse para ello en la labor ya realizada en esta esfera por UNIDROIT. Al mismo tiempo se indicó que esas normas también podían tener mucha importancia por sí mismas, dado que reglamentaban unas relaciones que, aunque estaban vinculadas a la esfera del transporte, eran jurídicamente muy distintas de las relaciones derivadas del contrato de transporte.

12. Se acordó que el Grupo de Trabajo procediera a un examen completo de los problemas que se planteaban en relación con la responsabilidad de los ETT, antes de intentar redactar unas normas uniformes detalladas. A este respecto, se convino en que los documentos de trabajo preparados por la Secretaría de la CNUDMI, sobre las cuestiones a examinar por el Grupo de Trabajo (A/CN.9/WG.II/WP.52 y A/CN.9/WG.II/WP.53) proporcionaban una base útil para esas deliberaciones. En consecuencia, el Grupo de Trabajo decidió utilizar como base para sus deliberaciones las cuestiones señaladas en dichos documentos.

13. El Grupo de Trabajo examinó la cuestión de si, en esta etapa de su labor, procedía decidir cuál debía ser la forma definitiva en que se formularían las normas. Según una opinión, podía ser conveniente resolver esta cuestión desde el comienzo de la labor del Grupo de Trabajo, ya que podía ejercer cierta influencia en las deliberaciones sobre una cuestión de fondo. Sin embargo, predominó la opinión de que sería preferible que la forma de las normas se decidiera después que el Grupo de Trabajo hubiera establecido el fondo y el contenido de dichas normas. De conformidad con esta opinión, el Grupo de Trabajo convino en que las deliberaciones partieran del supuesto de que las

normas uniformes tendrían carácter normativo (por ejemplo, en forma de convención o de ley modelo), y no contractual (por ejemplo, condiciones generales de los contratos).

II. EXAMEN DE LAS CUESTIONES QUE PODRIAN REGIRSE POR LAS NORMAS UNIFORMES

A. Ambito de aplicación de las normas uniformes

1. Relación entre las normas uniformes y el transporte internacional

14. El Grupo de Trabajo examinó la cuestión de si las normas uniformes deberían regir solamente las operaciones de los ETT que se relacionaran con el transporte internacional (cuestión 1 del documento A/CN.9/WG.II/WP.52). Prevalció la opinión de que, puesto que el objetivo de las normas uniformes era colmar las lagunas que subsistían en los convenios internacionales sobre transporte en lo relativo a los regímenes de responsabilidad, las normas uniformes deberían aplicarse únicamente a las operaciones de los ETT concernientes al transporte internacional. Según esta opinión, las operaciones de los ETT que no guardaran relación con el transporte internacional eran de índole nacional, y no internacional, y por consiguiente no era necesario unificar las normas jurídicas que regían esas operaciones. Se observó, sin embargo, que los Estados que lo desearan podrían también aplicar las normas a las operaciones nacionales de los ETT, y que los ETT que desarrollaran operaciones nacionales podían obligarse contractualmente a respetar dichas normas. Según otra opinión, todas las operaciones de los ETT, ya fueran nacionales o internacionales, debían regirse por las normas uniformes, ya que podía darse el caso de que un ETT no pudiera determinar si las mercaderías iban a ser o no objeto de transporte internacional.

15. Se expresó la opinión de que, aun cuando las normas se limitaran a las operaciones de los ETT que se relacionaran con el transporte internacional, podía ocurrir que las diferentes circunstancias en que actuaran de hecho los ETT no garantizaran la aplicación obligatoria de las normas a todos los casos de custodia de mercaderías relacionados con el transporte internacional. Según esta opinión, podría ser útil prever que la aplicación de las normas uniformes estuviera supeditada a una cláusula facultativa, es decir, que las normas sólo se aplicaran con respecto a aquellos ETT que se comprometieran a obligarse con ellas. No obstante, la opinión predominante fue que la cuestión de la aplicación obligatoria o condicionalmente obligatoria de las normas uniformes estaba estrechamente vinculada con la de la forma definitiva que debían adoptar las normas, y que, en vista de la decisión consignada en el párrafo 13, debería aplazarse para una etapa ulterior la decisión sobre esta cuestión.

16. Se señaló que en los casos en que el transporte de mercaderías fuera realizado por un operador de transporte multimodal con arreglo al Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías de 1980 (denominado en adelante "Convenio Multimodal"), no eran necesarias normas sobre las operaciones de los ETT puesto que las partes interesadas en la carga podrían reclamar indemnización al operador de transporte multimodal por la pérdida o los daños sufridos por las mercaderías mientras estuvieran a cargo de un ETT. No obstante, se subrayó que, aun en estos casos, las normas uniformes resultarían útiles al ofrecer al operador de transporte multimodal un sistema unificado para ejercitar una acción de repetición contra el ETT.

17. El Grupo de Trabajo examinó la forma en que las normas uniformes debían definir la relación que debiera existir entre ellas y el transporte

internacional (cuestiones 2 a 4 del documento A/CN.9/WG.II/WP.52). Se debatieron dos enfoques básicos a este respecto. Según uno de ellos (denominado "enfoque objetivo"), las normas uniformes sólo serían aplicables si de hecho las mercaderías habían sido, eran o iban a ser, objeto de transporte internacional. Según el otro enfoque (el "enfoque subjetivo"), las normas se aplicarían si el ETT conocía o debiera haber conocido la existencia de esa relación con el transporte internacional.

18. En apoyo del enfoque objetivo, se señaló que resultaría difícil demostrar el conocimiento por parte del ETT de la existencia de esa relación. Además, tal enfoque sería compatible con los enfoques adoptados en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías, 1978 (Hamburgo) 6/ (denominado en adelante "Reglas de Hamburgo") y el Convenio Multimodal. Se sugirió, sin embargo, que las normas uniformes podrían contener una "cláusula liberatoria" en virtud de la cual el ETT podría probar que no había tenido conocimiento de esa relación, en cuyo caso no se aplicarían las normas uniformes. Se señaló que en la mayoría de los casos un ETT estaría en condiciones de determinar la existencia de una relación con el transporte internacional sobre la base de los documentos que acompañaran a las mercaderías, ya que tales documentos indicarían los lugares de origen y de destino de las mercaderías.

19. En apoyo del enfoque subjetivo, se expresó la opinión de que para que se aplicaran las normas uniformes bastaría con que de los documentos de acompañamiento de las mercaderías se dedujera claramente que las mercaderías eran objeto de transporte internacional. También se hizo observar que, si las normas uniformes iban a exigir la emisión de un documento por el ETT, éste tendría que enterarse de la existencia de una relación con el transporte internacional a fin de saber si tenía la obligación de expedir un documento que se ajustara a las normas uniformes. Según otra opinión, el ETT podía enterarse de la existencia de una relación con el transporte internacional si así se lo notificaba su cliente. También se indicó que la aplicación de las normas uniformes podría fundarse en una combinación de los enfoques objetivo y subjetivo.

20. La opinión predominante se expresó en favor del enfoque objetivo, teniendo presente que la formulación de tal enfoque debía llevar a aplicar las normas uniformes a las operaciones del ETT en relación con el transporte internacional, y no con respecto a las operaciones nacionales. Se plantearon cuestiones acerca de si las normas uniformes debían aplicarse cuando las mercaderías se depositaran en poder del ETT antes de que se iniciara el transporte o después de que éste hubiera terminado, por ejemplo cuando las mercaderías fueran objeto de una ulterior distribución dentro del país. Se expresó apoyo por una redacción como la que figura en la formulación "a)" de las observaciones a la cuestión 3 en el documento A/CN.9/WG.II/WP.52 (a saber, que las normas uniformes se aplicarán a las operaciones de un ETT concernientes a un transporte en que el lugar de partida y el lugar de destino estén situados en dos Estados diferentes). Se estimó que esta formulación ofrecía la solución más sencilla y más aceptable, aunque se expresó la opinión de que las palabras "convenientes a" podrían ser causa de alguna incertidumbre

6/ A/CONF.89/13, anexos I y II. Véase Documentos Oficiales de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, publicación de las Naciones Unidas, No. de venta S.80.VIII.1.

y se deberían volver a examinar. También se expresaron opiniones en favor de la formulación "b)" que figura en las observaciones a la cuestión 3, si bien se indicó que esta formulación excluía el caso de que las mercaderías destinadas al transporte internacional fueran entregadas por el cargador a un ETT, y no a un transportista. Con respecto a la formulación "c)", se estimó que esta variante era inaceptable porque en muchos casos era incierto el momento en que las mercaderías empezaban a ser, o dejaban de ser, objeto de las normas jurídicas que regían el transporte internacional, y porque tal formulación exigiría que el ETT investigara si tal era el caso.

21. Se señaló que tal vez fuera suficiente estipular que las normas uniformes se aplicarían a las operaciones realizadas antes, durante y después del transporte de las mercaderías, cuando tales operaciones guardaran relación con un transporte en el que el lugar de partida y el lugar de destino estuvieran situados en dos Estados diferentes.

2. Tipos de empresarios y de operaciones que habrán de regirse por las normas uniformes

22. El Grupo de Trabajo consideró los tipos de empresarios y los tipos de operaciones que habrían de regirse por las normas uniformes (cuestiones 5 a 7 del documento A/CN.9/WG.II/WP.52). Se observó que los tipos de operaciones realizadas por los ETT eran de una gran variedad. Muchas veces, además de la custodia, los ETT realizaban otras operaciones relacionadas con las mercaderías. Hubo acuerdo general en que el ámbito de aplicación de las normas uniformes debía establecer claramente los tipos de operaciones que habrían de regirse por las normas.

23. Según una opinión manifestada, debían aplicarse las normas uniformes a todas las operaciones realizadas por los ETT, tanto en el caso de que estuvieran relacionadas con la custodia de las mercaderías, como en caso contrario. Sin embargo, la opinión predominante fue que las normas sólo debían aplicarse cuando estuviera incluida la custodia. Se planteó la cuestión de si la custodia no remunerada debía quedar sometida a las disposiciones de las normas uniformes.

24. Se indicó que las normas podrían ser aplicables a las operaciones realizadas por un ETT, además de la custodia. Según una de las opiniones expresadas, las normas sólo debían aplicarse en aquellos casos en que la custodia fuera la operación principal a realizar, y extenderse a las operaciones auxiliares. Según otra opinión, la aplicación de las normas no debía basarse en tal relación, que era difícil de definir en casos concretos; las normas debían aplicarse, más bien, siempre que la custodia constituyera una parte definida e intrínseca de la obligación del ETT.

25. Se manifestaron distintas opiniones sobre la cuestión de cuáles operaciones, además de la custodia, debían regirse por las normas uniformes. Según una de estas opiniones, las operaciones adicionales realizadas por un ETT debían quedar sometidas a las disposiciones de las normas. En defensa de esta opinión se afirmó que de esta forma quedaban colmadas por completo las lagunas en el régimen jurídico que rige el transporte de mercaderías. Sin embargo, según otra de las opiniones expresadas, no sería conveniente someter la gran diversidad de operaciones adicionales de este tipo a un solo régimen jurídico unificado, establecido por las normas uniformes. A este respecto, se observó que aunque no era posible colmar todas las lagunas por medio de un solo régimen jurídico, representaría un avance importante que las normas

uniformes regularan la custodia así como determinados tipos de operaciones adicionales.

26. Respecto a la cuestión de cómo las normas uniformes debían delimitar los tipos de operaciones adicionales que debían ser reguladas, se hizo la sugerencia de que las normas podrían incluir una enumeración exhaustiva de tales operaciones, como carga, descarga y estiba. Sin embargo, según otro punto de vista, las normas uniformes sólo debían incluir ejemplos de los tipos de operaciones adicionales a los que debían aplicarse. Se formularon preguntas respecto a si las normas uniformes debían regular operaciones tales como la recogida y la entrega, el envasado y la elaboración de mercaderías.

27. El Grupo de Trabajo convino en que todavía no estaba preparado para llegar a unas conclusiones definitivas sobre cuáles debían ser los tipos de operaciones que habrían de regirse por las normas uniformes, y en que ya habría oportunidades para volver a considerar este tema en el futuro. A este respecto, se pidió que la Secretaría preparase para el Grupo de Trabajo un nuevo estudio sobre los distintos aspectos concretos del tema, teniendo en cuenta las operaciones realizadas así como las circunstancias relativas a los distintos modos de transporte. También se pidió que el estudio considerase los aspectos jurídicos del tema derivados de la diversidad de convenios internacionales de transporte, incluida la definición exacta del momento en que empieza y termina la responsabilidad de un transportista por las mercaderías, lo que podría resultar en una superposición de la responsabilidad de un transportista con la del ETT, y tener repercusiones respecto a posibles acciones de repetición del transportista contra un ETT. Se sugirió que el estudio propuesto tomara en consideración la información contenida en la documentación preparada por el UNIDROIT.

28. El Secretario de la Comisión observó que, como consecuencia de las deliberaciones mantenidas hasta el momento, había quedado en evidencia que a causa de los avances tecnológicos, se estaban desempeñando, respecto a las mercaderías objeto de transporte, funciones que no habían sido consideradas en el momento de elaborarse las normas que rigen los distintos aspectos del transporte. Por ello, en algunos casos tales normas podían resultar inadecuadas. Por otra parte, podían surgir conflictos en torno a la aplicación de los convenios internacionales de transporte actualmente en vigor. Por consiguiente, el estudio pedido a la Secretaría debía no sólo hacer referencia a las consecuencias respecto a las normas que habrían de regir las operaciones de los ETT, sino también a las repercusiones más generales respecto a las normas vigentes en materia de transporte internacional. El estudio debía tratar de determinar si la Comisión, fiel a su función coordinadora en el campo del derecho mercantil internacional, podía contribuir a la solución de los problemas planteados por estas repercusiones. La Comisión podría emprender este proyecto al mismo tiempo que el trabajo sobre responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte, sin que por ello quedara afectado el alcance o importancia de este trabajo. El Grupo de Trabajo convino en la importancia de este proyecto y acordó recomendar que la Comisión estudiase esa cuestión.

B. Emisión de un documento

29. El Grupo de Trabajo consideró si las normas uniformes deberían estipular que el ETT deberá emitir un documento, si ese documento sería obligatorio en todos los casos o sólo sería emitido a petición del cliente, y cuáles deberían ser el contenido y los efectos jurídicos de ese documento (cuestiones 8 y 9 en el documento A/CN.9/WG.II/WP.52).

30. Según una opinión, el documento debería exigirse en todos los casos. En apoyo de este parecer, se sugirió que se precisaba un documento a fin de determinar que el ETT se había encargado de las mercaderías. Además, se sugirió que se necesitaba un documento para probar que las mercaderías eran objeto de transporte internacional. Cabía añadir que, si sólo era preciso el documento en caso de pedirlo el cliente, sería difícil probar que se había efectuado esa petición. Se observó, no obstante, que no era frecuente el caso en que un ETT se negara a emitir un documento cuando se le había pedido que lo hiciera. Se hizo la sugerencia de que el ETT debía estar obligado en todos los casos a expedir un simple recibo por las mercaderías y que el documento sólo debería contener información ulterior a petición del cliente.

31. La opinión predominante fue que el ETT debería estar obligado a emitir un documento sólo a petición del cliente. En apoyo de este enfoque, se hizo notar que se había experimentado una tendencia a desalentar la emisión de documentación innecesaria referente a mercaderías objeto de transporte internacional. Además, ese enfoque era coherente con varias convenciones sobre transporte internacional que obligaban al transportista a emitir un documento de transporte sólo a petición del cargador. Se observó que el cliente podría no necesitar en todos los casos un documento. Se observó también que el ETT podía emitir un documento por iniciativa propia, sin que su cliente lo pidiera, si el ETT deseaba proteger sus intereses determinando la fecha en que había recibido las mercaderías o el estado en que éstas se hallaban. Además, se señaló que, incluso sin documento, el cliente podía pedir que el ETT hiciera entrega de las mercaderías conforme a lo dispuesto en el contrato celebrado con este último.

32. Con respecto al contenido del documento, una opinión sugirió que éste debería simplemente constituir un recibo por las mercaderías, con su identificación y la expresión del momento en que el ETT las había recibido. Se observó en este sentido que se podría estampar un recibo del ETT en un documento de transporte referente a las mercaderías. Se que esto debería considerarse como la emisión de un documento. Según otro parecer, se sugirió que debía exigirse más información, tal como pormenores acerca del estado y la descripción de las mercaderías, si el ETT reclamaba derechos de garantía sobre las mercaderías y, en tal caso, los conceptos con respecto a los cuales los reclamaba, y si el documento era negociable. Otra opinión más sugirió que, si el ETT emitía el documento por iniciativa propia, debería consistir simplemente en un recibo por las mercaderías, pero que el empresario tendría que estar obligado a proporcionar más información si el cliente así lo solicitaba.

33. Se expresó la opinión de que las normas uniformes deberían prever la emisión de un documento por medios electrónicos o mecánicos. A este respecto, se hizo la sugerencia de que las normas uniformes adoptaran el enfoque contenido en el párrafo 2) del artículo 5 del Protocolo Adicional núm. 4 de Montreal que modifica la Convención para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmada en Varsovia el 12 de octubre de 1929 anteriormente enmendada por el protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955. Conforme este enfoque, el ETT estaría obligado a proporcionar al cliente un recibo de las mercaderías y permitirle el acceso a ulterior información almacenada electrónicamente. Se sugirió que el Protocolo de Montreal ofrecía el modelo más avanzado y aceptable a este respecto. Según otro parecer, la disposición del Protocolo de Montreal no podía servir como modelo apropiado para las normas uniformes por las que deberían regirse los ETT, ya que el objetivo de los datos previstos en el Protocolo era

proporcionar un registro del transporte aéreo y dado, además, que no había necesidad de establecer que el ETT emitiera un recibo que no contuviera también toda la otra información almacenada electrónicamente.

34. El Grupo de Trabajo examinó los efectos jurídicos del documento emitido por el ETT (cuestión 10 en el documento A/CN.9/WG.II/WP.52). Según una opinión, los efectos jurídicos deberían regirse por normas de derecho nacional distintas de las normas uniformes. Según esta manera de ver, una disposición en las normas uniformes referentes a los efectos jurídicos de un documento podría complicarse con cuestiones de prueba, que eran de competencia interna. Ello no obstante, la opinión más extendida fue que el documento debía constituir en principio prueba de que el ETT se había encargado de las mercaderías en los términos expresados en el documento.

35. Con respecto a la cuestión de si las normas uniformes deberían fijar un plazo dentro del cual el ETT estaría obligado a expedir un documento (cuestión 11 en el documento A/CN.9/WG.II/WP.52), una opinión consistió en que las normas uniformes no deberían precisar un plazo. En apoyo de este parecer se sugirió que, de conformidad con el objetivo de simplificar la documentación, sólo había que emitir un simple recibo por las mercaderías; dado que normalmente ese recibo sería emitido en el momento en que el ETT se encargase de las mercaderías, no era necesario que las normas uniformes establecieran un plazo concreto. Se sugirió también que la práctica relativa al momento en que debían expedirse los documentos variaba según el tipo de operación de que se tratara y que no era posible establecer un plazo único. Además, se sugirió que el problema de la demora en la emisión del documento no se planteaba en la práctica.

36. Otra opinión daba apoyo a que se concretara en las normas uniformes el plazo dentro del cual debía emitirse el documento. Se sugirió que la falta de un plazo debilitaría la obligación del ETT en ese sentido. Se sugirió también que la falta de plazo dificultaría la aplicación de sanciones por la emisión tardía del documento. Conforme a un parecer, las normas uniformes deberían contener una fórmula flexible para determinar el plazo dentro del cual tendría que emitirse el documento (por ejemplo, un tiempo razonable). Según otra opinión, debería precisarse un plazo breve (por ejemplo, 24 horas). También se expresó la opinión de que no hacía falta concretar ningún plazo para que el ETT expidiera un simple recibo, pero debería establecerse un plazo breve para un documento que contuviese más detalles. Se sugirió que si había que fijar algún plazo, las normas uniformes deberían señalar cuándo éste empezaría a correr.

37. El Grupo de Trabajo consideró si las normas uniformes deberían prever sanciones para el caso en que el ETT no expidiese un documento que estuviese obligado a expedir (cuestión 12 del documento A/CN.9/WG.II/WP.52). Según una opinión, no se necesitaban sanciones, porque la falta de emisión por parte del ETT de un documento en los términos exigidos no era problema que se plantease en la práctica. Estaba en el interés del ETT emitir ese documento. Se sugirió también que la cuestión de las sanciones debiera ser resuelta por normas del derecho nacional distintas de las normas uniformes. No obstante, recibió considerable apoyo el parecer de que si el ETT no emitía un documento que estuviese obligado a expedir, debería presumirse que había recibido las mercaderías en buen estado. Se sugirió, sin embargo, que, en el caso de que el ETT no hubiera recibido las mercaderías y no se hubiera emitido ningún documento, no era razonable imponerle la carga de probar que no las había recibido. Se señaló que la omisión en expedir un documento en los términos

exigidos podía dificultar la identificación de las mercaderías y producir, en consecuencia, un retraso en su entrega. En ese caso la sanción podría ser la responsabilidad del ETT por esa demora.

38. El Grupo de Trabajo estudió si las normas uniformes deberían prever un documento negociable (cuestión 13 en el documento A/CN.9/WG.II/WP.52). Conforme a la opinión predominante, las normas uniformes no deberían contener disposiciones relativas a un documento negociable. En ese caso, las partes podrían siempre acordar que se expidiera un documento negociable si lo permitían las normas del derecho nacional distintas de las normas uniformes. En apoyo de esta opinión, se sugirió que las normas uniformes no debían estimular la emisión de documentos negociables, en particular debido al problema del fraude vinculado con la utilización de esos documentos. Además, no era necesario que el ETT emitiera un documento negociable, en particular si las mercaderías estaban cubiertas por un documento negociable de transporte. Más aún, se podían plantear problemas si existían al mismo tiempo dos documentos acreditativos de la propiedad referentes a las mismas mercaderías. Se señaló además que algunos sistemas jurídicos prohibían la creación de un documento negociable nuevo por acuerdo de las partes y que una disposición en las normas uniformes referente a la expedición de un documento negociable estaría en conflicto con esa prohibición. Se señaló, sin embargo, que el Convenio Multimodal preveía en su artículo 6 la emisión de un documento de transporte multimodal negociable, mientras que en su artículo 13 no limitaba la emisión de otros documentos, negociables o no, para cada uno de los diversos modos de transporte u otros servicios que integran el transporte multimodal.

39. Sin embargo, otra opinión se inclinaba por que se incluyeran disposiciones en las normas uniformes relativas a la emisión de un documento negociable. Ese documento podría ser útil, por ejemplo, en conexión con el almacenamiento de mercaderías durante cierto tiempo. Con arreglo a esta opinión, se sugirió que las normas uniformes deberían estipular la emisión de un documento negociable si las partes así lo acordaban y si ese documento era admisible según la ley del lugar en que el ETT ejercía su actividad. Se sugirió también que si las normas uniformes preveían un documento negociable podrían también prever otras formas de documentos transmisibles que estuviesen en uso en el lugar donde el ETT desarrollaba su actividad. Otros opinaron que de emitirse un documento negociable éste debería ser nominativo y no a la orden o al portador.

40. Se hizo una observación en el sentido de que, en relación con el documento que debería emitir el ETT, así como en otros contextos, habría que tener presentes las cuestiones de qué cosa constituiría un escrito (véase, por ejemplo, el artículo 1.8) de las Reglas de Hamburgo) y de si el requisito de un documento escrito podría satisfacerse con las nuevas técnicas de almacenamiento y transmisión de información.

C. Norma de responsabilidad

41. El Grupo de Trabajo consideró la norma de responsabilidad a que debería estar sometido el ETT dentro de las normas uniformes (cuestión 15 del documento A/CN.9/WG.II/WP.52). Hubo acuerdo general en que el régimen de responsabilidad aplicable a los ETT debía ajustarse al régimen de responsabilidad previsto en las convenciones internacionales sobre el transporte, en particular las Reglas de Hamburgo y el Convenio sobre transporte multimodal, ya que uno de los objetivos de las normas uniformes era

llenar los vacíos de esos regímenes de responsabilidad en el transporte. En consecuencia, hubo acuerdo general en que la norma de responsabilidad aplicable a los ETT debía ser la de la "culpa presunta" contenida en esas convenciones internacionales sobre transporte. Se hizo la sugerencia de que se tuvieran presentes las consideraciones relativas a seguros al examinar los asuntos relativos a responsabilidad de los ETT. Se expresó la opinión de que habría que seguir estudiando esas consideraciones en relación con ciertos aspectos del propuesto régimen de responsabilidad.

42. Hubo acuerdo general en que el ETT debería responder por los actos de sus dependientes y mandatarios. Se expresó, empero, una opinión en el sentido de que el ETT no debería responder por actos de sus dependientes o mandatarios ajenos a sus funciones (por ejemplo, el hurto cometido por un dependiente no encargado de vigilar las mercancías). Según otra opinión, el ETT debería responder por esos actos. Se observó, no obstante, que esta cuestión era tratada de diversas maneras por el derecho nacional y que era, por tanto, preferible no ocuparse de ella en las normas uniformes.

43. El Grupo de Trabajo consideró la cuestión de si debería dividirse la responsabilidad por pérdida o daños atribuible al ETT y a otra causa entre el empresario y la otra causa. Conforme a una opinión, el ETT debería responder solidariamente con otra persona que causara la pérdida de las mercaderías o daños a las mismas, a fin de proteger los intereses del cliente del ETT. Predominó, sin embargo, la opinión de que el ETT tendría que responder en esos casos sólo en la medida en que la pérdida o los daños fueran imputables a su culpa o negligencia, supuesto que el empresario probase la cuantía de la pérdida o los daños no atribuibles a esas causas. En apoyo de esta opinión, se sugirió que las normas uniformes no deberían pretender regular la responsabilidad de personas no comprendidas dentro de su ámbito. Sin embargo, se sugirió que a ese respecto no debería hacerse referencia a la culpa o negligencia del ETT, sino sólo a un hecho imputable al ETT conforme a las normas que rigen su responsabilidad.

D. Responsabilidad por demora

44. El Grupo de Trabajo consideró la cuestión de si las normas uniformes deberían tratar de la responsabilidad del ETT por demora en la entrega de las mercaderías (cuestión 16 del documento A/CN.9/WG.II/WP.52). Según una opinión que recibió apoyo considerable, las normas uniformes deberían contener una disposición sobre la responsabilidad del ETT por tal demora. En apoyo de esta opinión se indicó que la demora del ETT en la entrega de las mercaderías era un problema que podía darse en la práctica. Una cláusula que impusiera la responsabilidad por la demora era, pues, importante para proteger a los consignatarios y los cargadores, así como para los transportistas y los transitarios, que habrían de responder ante sus clientes por el retraso que hubieran causado los ETT y que ejercitarían una acción de repetición contra éstos por tal retraso. Se observó que sin una cláusula que impusiera la responsabilidad por demora, un ETT podría excluir tal responsabilidad en su contrato. Además, esa cláusula de responsabilidad por demora podría proteger también a los ETT, por cuanto las normas uniformes podrían fijar un límite a su responsabilidad. Si no se incluyera la responsabilidad por demora en las normas uniformes, ésta se regiría por el derecho nacional, y no por las normas uniformes, lo que expondría al ETT a una responsabilidad ilimitada. Tal responsabilidad podría ser extensiva e incluir, por ejemplo, la responsabilidad por las pérdidas económicas resultantes de la demora. También se indicó que los convenios de transporte internacional imponían la

responsabilidad por demora y que la inclusión de tal disposición de responsabilidad por demora en las normas uniformes contribuiría a colmar las lagunas existentes en los regímenes de responsabilidad en los transportes internacionales. Los partidarios de la inclusión de esa cláusula consideraron que ésta debería ser en sustancia análoga a las disposiciones comparables de las Reglas de Hamburgo y del Convenio Multimodal.

45. Según otra opinión, la demora del ETT no era un problema en la práctica, ya que no habría razón para que el ETT en cuyo poder se hubieran depositado las mercancías no las entregara a petición de la persona autorizada o en un momento determinado. Se expresó la opinión de que una cláusula sobre la demora tropezaría con la oposición de los ETT y dificultaría la aceptación de las normas sin reportar ningún beneficio práctico. También se indicó que a los ETT les resultaba difícil asegurarse contra la responsabilidad por demora. Se expresó otra opinión en el sentido de que la demora tal vez no presentara un problema importante en relación con las operaciones de custodia, pero que era posible que se planteara con más frecuencia con respecto a otros tipos de operaciones.

46. Se convino en que el proyecto de normas uniformes que en su día habría de preparar el Grupo de Trabajo debía contener una disposición que tratara de la demora del ETT en la entrega de las mercaderías, de manera que el Grupo de Trabajo pudiera examinar esa disposición cuando considerara el proyecto. También habría que incluir referencias a las demoras en las cláusulas que fuera preciso.

47. Se hizo observar que el párrafo 2 del artículo 6 del anteproyecto de convención de UNIDROIT, en el que se estipula que las mercaderías se considerarán pérdidas si no son entregadas en los 60 días consecutivos a la petición formulada por la persona autorizada para recibirlas, no se refería a la cuestión de la demora. Por lo general, se convino en que sería útil que las normas uniformes contuvieran tal disposición, además de cualquier disposición relativa a la responsabilidad por demora.

E. Limitación de la responsabilidad

48. El Grupo de Trabajo consideró si la responsabilidad del ETT en caso de pérdida o daño de las mercaderías debería limitarse a una suma determinada y, en caso afirmativo, si este límite debería basarse en una cantidad por kilogramo o en alguna combinación de una cantidad por kilogramo y una cantidad por bulto (cuestiones 17 y 18 del documento A/CN.9/WG.II/WP.52). Se convino en que en todo caso esta responsabilidad debería limitarse a una suma por kilogramo. También se convino en que era prematuro tratar de especificar una suma de esta clase. Se expresó la opinión de que las 2,75 unidades de cuenta previstas en el párrafo 1 del artículo 7 del anteproyecto de convención del UNIDROIT eran insuficientes. Se observó que los límites de responsabilidad señalados en algunos convenios de transporte eran más altos y que el establecimiento de un límite de responsabilidad demasiado bajo en las normas uniformes podría menoscabar el derecho de los transportistas a repetir contra los ETT.

49. Se expresó una opinión en el sentido de que las normas uniformes deberían prever que la suma fijada como límite por kilogramo para determinar la responsabilidad del ETT fuese la misma que la correspondiente al límite que figuraba en la convención de transporte internacional que rigiera el modo de transporte al que estuvieran vinculadas las operaciones del ETT. En cambio,

según otra opinión, un enfoque de esta clase podría ser de difícil aplicación en los casos en que el ETT no conociera el modo de transporte del que se tratara, en los casos en que existiera más de un modo de transporte y en los casos, por ejemplo de navegación por aguas interiores, en los que la responsabilidad del transportista no estuviera sometida a limitación en virtud de un convenio internacional.

50. Según una opinión, que obtuvo importante apoyo, la responsabilidad del ETT por pérdida o daño de las mercaderías no debería estar sometida a una limitación por bulto. Se señaló que no sería apropiado aplicar un límite único a los bultos de diferentes tamaños que contuvieran mercaderías de valores diferentes. Además, los tribunales habían tenido dificultad para definir qué se entendía por "bulto". También se indicó que podrían surgir problemas en relación con un límite por bulto en el caso de unas mercancías que llegaran a una terminal, por ejemplo en un contenedor, y que sufrieran daños después de haber sido reembaladas para formar unidades más pequeñas pero estando todavía bajo la custodia del ETT.

51. No obstante, prevaleció la opinión de que era conveniente que las normas uniformes contuvieran un límite por bulto además de un límite por kilogramo. Un enfoque de esta clase sería coherente con el adoptado en las Reglas de Hamburgo y en el Convenio Multimodal, y sería de utilidad en el caso de que los transportistas ejercitaran acciones de repetición en aplicación de estos convenios. Se convino en general en que en las normas uniformes debería figurar el procedimiento de revisión rápida que constituía una de las disposiciones para revisar los límites de responsabilidad aprobadas por la Comisión en su 15° período de sesiones 7/ cuya utilización recomendó la Asamblea General 8/.

52. Se formuló la observación de que en algunas esferas se seguía la práctica de limitar la responsabilidad de los ETT a una suma determinada por metro cúbico. Se expresaron opiniones en el sentido de que las normas uniformes no debían establecer un límite total de responsabilidad por cada incidente (cuestión 19 del documento A/CN.9/WG.II/WP.52).

53. Se convino en general en que las normas uniformes debían facultar a las partes para que acordaran un límite de responsabilidad más elevado que el previsto en las normas (cuestión 21 del documento A/CN.9/WG.II/WP.52). Se indicó que los transportistas debían poder negociar con los ETT límites iguales a los que regían para los transportistas, a fin de permitirles obtener una indemnización cabal en una acción de repetición contra los ETT. Asimismo, se señaló que convenía a los intereses de ambas partes el poder acordar límites más altos cuando se depositaban mercaderías valiosas en poder del ETT.

54. El Grupo de Trabajo consideró la cuestión de si las normas uniformes debían permitir que no se respetara el límite de responsabilidad en determinadas circunstancias (cuestión 22 del documento A/CN.9/WG.II/WP.52).

7/ 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 No. 17 (A/37/17), párr. 63, anexo III.

8/ Resolución 37/107 de 16 de diciembre de 1982.

Se llegó a un acuerdo general en el sentido de que el límite de responsabilidad debía dejarse sin efecto si la pérdida o daño de las mercaderías eran resultado de determinados actos u omisiones del propio ETT, como los actos u omisiones a que se hacía referencia en el párrafo 1 del artículo 9 del anteproyecto de Convención del UNIDROIT (por ejemplo, actos u omisiones del ETT realizados con intención de causar tal pérdida o daño, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendría la pérdida o daño).

55. Sin embargo, se expresaron opiniones divergentes en cuanto a si el límite de responsabilidad debía aplicarse al ETT en los casos en que tales actos u omisiones eran cometidos por sus empleados o representantes. Según una opinión, los actos u omisiones de los empleados o representantes de un ETT no debían tener por resultado que quedase sin efecto el límite de responsabilidad aplicable al ETT. Según otra opinión, el límite debía quedar sin efecto si tales actos u omisiones eran cometidos por los empleados o representantes. Se expresó también la opinión de que la solución adoptada en el artículo 8 de las Reglas de Hamburgo debía incorporarse a las normas uniformes. Se convino en general en que, en vista de las opiniones expresadas sobre este tema, el proyecto de normas uniformes que se redactara debía reflejar los diversos puntos de vista como otras tantas posibilidades.

56. Se convino en general en que, en una acción contra un empleado o representante del ETT, el límite de responsabilidad no debía aplicarse al empleado o representante si tales actos eran cometidos por él en las mismas condiciones en que, si un acto fuera cometido por el ETT, éste no estaría facultado para limitar su responsabilidad.

F. Plazo de prescripción

57. El Grupo de Trabajo consideró si convenía que las normas uniformes fijasen un plazo de prescripción y, en caso afirmativo, qué plazo debería darse y cómo se calcularía dicho plazo (cuestión 23 en el documento A/CN.9/WG.II/WP.52). Se convino en que debía fijarse un plazo de prescripción para las acciones previstas en las normas uniformes contra el ETT y que un plazo de dos años resultaría adecuado al efecto. Se señaló que en tal plazo correspondería a los plazos de prescripción previstos en otras convenciones en materia de transporte. No obstante, se expresó la opinión de que, en los casos en que las mercancías sufrieran daños o se perdieran como consecuencia de una falta deliberada del ETT o de actos u omisiones cometidos por el ETT de mala fe, el plazo de prescripción de dos años no sería apropiado y convendría fijar otro plazo de prescripción más largo.

58. Se sugirió que el plazo de prescripción de las acciones contra un ETT debería comenzar a partir del día en que el ETT hizo entrega de las mercaderías. Respecto de las mercaderías perdidas, se sugirió que el plazo de prescripción comenzase a partir del momento en que el ETT informase a su cliente de la pérdida de esas mercaderías, o partir del momento en que esas mercaderías pudiesen darse por perdidas (véase el párrafo 47). Hubo una sugerencia en el sentido de que si el ETT era responsable de las mercaderías durante operaciones efectuadas incluso después de haberlas entregado (por ejemplo, la estiba), el plazo de prescripción respecto a los daños ocasionados por el ETT durante dichas operaciones debería empezar a partir del momento en que se hubiese ocasionado dicho daño.

59. El Grupo de Trabajo examinó los problemas que podrían plantear respecto a plazos de prescripción aplicables a acciones de repetición ejercitadas por el

ETT o ejercitables contra él. Se observó, respecto a las acciones de repetición ejercitables contra el ETT, que esas acciones podrían haber prescrito en casos en los que, por ejemplo, el ETT hubiese entregado las mercaderías al porteador y en los que el plazo de prescripción aplicable a la acción de repetición contra el ETT expirase antes de haber expirado el plazo de prescripción aplicable a la acción del consignatario contra el porteador. Recibió un apoyo considerable la opinión de que la acción de repetición contra el ETT debería conservarse, disponiéndose al efecto en las normas uniformes que esa acción de repetición podría ser interpuesta incluso después de haber expirado su plazo de prescripción. Hubo una sugerencia en el sentido de que debería autorizarse el ejercicio de esa acción de repetición dentro de un plazo especificado (por ejemplo, de 90 días) a partir del momento en que se hubiese declarado responsable al porteador en virtud de la acción ejercitada contra él. Se expresó la opinión de que ese momento en el que se declaraba responsable al porteador era el indicado para empezar a contar el plazo y no el momento en el que se le hubiese notificado de la acción ejercitada contra él o en el que se hubiese satisfecho la reclamación dirigida contra él. Otra posibilidad sería que las normas uniformes permitieran el ejercicio de dicha acción de repetición, una vez expirado el plazo de prescripción previsto en las normas, dentro del plazo previsto por la ley, distinta de las normas uniformes, del Estado en que se hubiese incoado la acción, plazo que no deberá ser inferior a un plazo especificado (por ejemplo, de 90 días) a partir del momento en que se hubiese declarado responsable al porteador. Sin embargo, se señaló que, conforme a esa disposición, el ETT no sabría de antemano dentro de qué plazo podría ejercerse contra él una acción de repetición. Hubo acuerdo general de que debería mantenerse también la acción de repetición del ETT contra otras personas cuya responsabilidad se rigiese por las normas uniformes autorizándose el ejercicio de dicha acción de repetición incluso después de expirado el plazo de prescripción aplicable a la acción contra dichas personas.

60. El Grupo de Trabajo consideró si las normas uniformes deberían contener un mecanismo análogo para conservar una acción de repetición del ETT contra una persona cuya responsabilidad no se rigiera por las normas. Se expresó la opinión de que sobrepasaría el ámbito de las normas uniformes, que no se referían a la responsabilidad de esas personas, regular el momento en que podrían interponerse acciones contra esas personas. Además, cuando la responsabilidad de esas personas se regía por convenciones internacionales en las que se establecían plazos de prescripción para las acciones dirigidas contra ellas, las normas uniformes no deberían entrar en conflicto con esos plazos de prescripción. Según otro parecer, sin embargo, las normas uniformes deberían conservar una acción de repetición contra una persona cuya responsabilidad no se rigiese por las normas, si el plazo de prescripción aplicable a las acciones contra ese tipo de personas se regía por el derecho nacional y no por una convención internacional.

61. En vista de los diferentes enfoques posibles respecto de las cuestiones mencionadas en los párrafos 57 a 60, se acordó que el proyecto definitivo de normas uniformes debería contener disposiciones alternativas que reflejasen los diversos enfoques posibles para su ulterior examen por parte del Grupo de Trabajo.

62. El Grupo de Trabajo consideró si las normas uniformes deberían contener disposiciones relativas a la interrupción y suspensión del plazo de prescripción y otras cuestiones conexas (cuestión 24 en el documento A/CN.9/WG.II/WP.52). Con arreglo a una opinión, las normas uniformes deberían contener disposiciones que regularan estas cuestiones de modo uniforme, dada la

diversidad con que eran tratadas en los sistemas jurídicos nacionales. Sin embargo, según otro parecer, las normas uniformes no deberían contener ninguna disposición referente a estas cuestiones, lo que daría como resultado que quedasen reguladas por otras normas del derecho nacional. Se observó, no obstante, que la falta de disposiciones sobre estas cuestiones podría interpretarse en el sentido de que se excluía la posibilidad de interrumpir o suspender el plazo de prescripción. La opinión predominante fue que estas cuestiones deberían ser reguladas por normas de derecho nacional distintas de las normas uniformes y que tendría que especificarse en estas últimas qué derecho nacional habría que aplicar (por ejemplo, la ley del foro).

G. Garantías reales sobre mercaderías

63. El Grupo de Trabajo consideró si las normas uniformes deberían conceder al ETT garantías reales sobre las mercaderías por sus gastos y reclamaciones (cuestión 25 en el documento A/CN.9/WG.II/WP.52). Hubo acuerdo general de que las normas uniformes deberían autorizar al ETT a retener las mercaderías para cubrir sus gastos y reclamaciones derivados de sus operaciones con respecto a las mercaderías. Hubo también acuerdo general de que las partes deberían poder acordar garantías superiores al ETT (por ejemplo, autorizando al ETT a retener las mercaderías para garantizar sus gastos y reclamaciones no sólo con respecto a esas mercaderías sino también respecto a otras mercaderías que hubiesen sido entregadas en depósito al ETT), si ese acuerdo estuviese autorizado por otras normas de la legislación nacional distintas de las normas uniformes. Se hizo una sugerencia en el sentido de que el ETT pudiese disfrutar de esas garantías superiores incluso sin previo acuerdo cuando esas garantías superiores hubiesen sido previstas por normas de la legislación nacional distintas de las normas uniformes. Ahora bien, conforme a otro parecer un tal enfoque sería contrario al objetivo de unificación legislativa. Se expresó al parecer de que el ETT debería obtener garantías únicamente respecto a los gastos y reclamaciones derivados de su función de custodia.

64. Hubo acuerdo general de que no debería autorizarse al ETT a retener las mercaderías si se proporcionaba suficiente garantía de la suma reclamada o si se entregaba en depósito una suma equivalente a un tercero mutuamente convenido o a una institución oficial del Estado donde el ETT efectuaba sus operaciones.

65. Con respecto a la cuestión de si el ETT debería estar facultado a vender las mercaderías para cubrir sus gastos y reclamaciones, se observó que algunos sistemas jurídicos contenían normas imperativas que regulaban dicha venta; por ejemplo, en algunos, las mercaderías sólo podían venderse por mandato de un tribunal. A ese respecto se señaló que el artículo 5 del anteproyecto de convención del UNIDROIT tenía su origen en los trabajos del UNIDROIT relativos al contrato de hostelería. Hubo, por lo tanto, acuerdo general en el sentido de que las normas uniformes sólo deberían permitir al ETT vender las mercaderías en la medida en que lo permitiera la ley nacional al margen de las normas uniformes y con arreglo a los procedimientos y condiciones contenidos en esa legislación nacional. Se expresó la opinión de que sólo debería poderse recurrir al derecho de venta en las circunstancias más extremas y que esa restricción de la facultad de vender debía aplicarse tanto si las normas adoptaban la forma de una convención como si revestían la de ley modelo. También se hizo la sugerencia de que en lugar de referirse a la "legislación nacional" en el contexto analizado en los párrafos 1 y 3, las normas uniformes deberían concretar la ley del lugar en que el ETT desarrollase sus actividades como ley nacional aplicable.

66. El Grupo de Trabajo consideró si las normas uniformes deberían tratar del posible conflicto entre el ejercicio por el ETT de derechos de garantía real y los derechos de un tercero a quien correspondiera recibir las mercaderías (cuestión 26 en el documento A/CN.9/WG.II/WP.52). Conforme a una opinión, las normas uniformes deberían estipular que ese conflicto se resolviese con arreglo a la legislación nacional al margen de las normas uniformes vigentes en el lugar donde el ETT desarrollase su actividad. Según otro parecer, el conflicto debería resolverse mediante una disposición en las normas uniformes comparable al artículo 14 del anteproyecto de Convención del UNIDROIT. Se expresó una tercera opinión, conforme a la cual las normas uniformes no deberían contener ninguna disposición referente a esta cuestión. Se sugirió que las partes resolverían normalmente ellas mismas estos conflictos, por lo que resultaba preferible que las normas uniformes nada dijese al respecto. Se sugirió también que la cuestión de los efectos del ejercicio por el ETT de sus derechos de garantía real sobre los derechos de terceros interesaba a múltiples aspectos de las relaciones comerciales y que las normas uniformes no deberían intentar ocuparse de tales asuntos.

67. Se expresó la opinión de que las normas uniformes tendrían que obligar al ETT a notificar a todas las personas con un interés en las mercaderías el hecho de que el empresario había hecho efectiva su garantía real sobre éstas. Se observó que una disposición de ese tipo permitiría a dichas personas tomar medidas para proteger sus intereses.

H. Temas no tratados en el anteproyecto de Convención

68. El Grupo de Trabajo examinó si las normas uniformes deberían tratar de cuestiones de jurisdicción en cuanto a demandas judiciales y al lugar de arbitraje de reclamaciones contra los ETT (cuestión 27 en el documento A/CN.9/WG.II/WP.52). Según una de las opiniones manifestadas, las normas uniformes no deberían contener ninguna disposición sobre estas cuestiones. En apoyo de esta opinión se sugirió que no eran necesarias disposiciones de ese tipo debido a que las actividades de los ETT se localizaban en un punto, y que las circunstancias que hacían aconsejable incluir tales disposiciones en algunos convenios internacionales sobre transporte (por ejemplo, las Reglas de Hamburgo) no se presentaban en el caso de las actividades de los ETT. También se sugirió que si las normas uniformes contuvieran disposiciones relativas a estos temas, también tendrían que comprender disposiciones relativas al reconocimiento y cumplimiento de las sentencias judiciales y arbitrales, lo que superaba los propósitos perseguidos con las normas uniformes.

69. El punto de vista dominante fue que era deseable que las normas uniformes contuvieran algunas disposiciones relativas al lugar donde se debieran promover las actuaciones judiciales. En apoyo de esta opinión se sugirió que si las normas uniformes no mencionaban este tema, serían aplicables las normas jurídicas nacionales, lo que podía provocar que se multiplicaran los lugares donde fuese posible incoar dichas actuaciones, y posiblemente surgieran conflictos de jurisdicción entre distintos lugares. Con respecto al contenido de tales disposiciones de las normas uniformes, se manifestó la opinión de que si las normas tuvieran que abordar el tema del lugar que fijaba la competencia sobre los procedimientos judiciales, deberían únicamente permitir a las partes acordar dónde se debían plantear tales actuaciones, pero no especificar los lugares donde se podían incoar las actuaciones en ausencia de dicho acuerdo. Sin embargo, la opinión dominante fue que las normas uniformes deberían permitir a las partes acordar el lugar en que se podían incoar las actuaciones judiciales y establecer, además, que, en ausencia de tal acuerdo, deberían incoarse en el lugar donde se habían desarrollado las actividades del ETT que habían dado ocasión a la reclamación o en el lugar donde el ETT tuviera el

asiento principal de sus negocios. Se hizo la sugerencia de que las normas uniformes deberían permitir también que las actuaciones judiciales se incoasen en el lugar donde se había formalizado el contrato del ETT. Se expresó la opinión de que no debía ser excluyente la especificación en las normas uniformes de los lugares cuyas autoridades eran competentes en las reclamaciones judiciales.

70. Se expresó el parecer de que las normas uniformes deberían autorizar además a las partes a someter a arbitraje sus reclamaciones contra el ETT conforme a las normas de la legislación aplicable al procedimiento de arbitraje.

71. El Grupo de Trabajo consideró si las normas uniformes deberían tratar de algunas obligaciones del cliente frente al ETT (cuestión 29 en el documento A/CN.9/WG.II/WP.52). Se convino en que las normas uniformes no se ocupasen de la obligación del cliente de pagar los servicios del ETT. En apoyo de este enfoque se sugirió que la regulación de esta cuestión repercutiría sobre otros derechos y obligaciones que no podían regularse en las normas uniformes. Se observó además que otras disposiciones de las normas uniformes aludirían a esta obligación de pagar los servicios del ETT y que esta obligación había de regirse en cualquier caso por las normas de la legislación aplicable al contrato.

72. Se convino además en que las normas uniformes no tratasen de la obligación del cliente de descargar al ETT de responsabilidad por las consecuencias de ciertos actos u omisiones del cliente. En apoyo de este enfoque se sugirió que tales asuntos podrían ser tratados en las condiciones generales del contrato o en normas de derecho nacional distintas de las normas uniformes.

73. Ahora bien, se convino en que las normas uniformes se ocupasen de ciertos derechos y obligaciones de las partes respecto a las mercaderías de índole peligrosa y perecedera. Se expresó la opinión de que el artículo 13 de las Reglas de Hamburgo podría servir de orientación general respecto de los enfoques que cabría adoptar frente a esas cuestiones. Se sugirió que las normas uniformes obligasen al cliente a señalar claramente, mediante marcas y etiquetas, las mercaderías peligrosas y a notificar al ETT de la índole peligrosa de dichas mercaderías así como de las necesidades especiales de manutención o de las precauciones que habrían de adoptarse al respecto.

74. Se expresó el parecer de que debería autorizarse al ETT a rechazar las mercaderías peligrosas o perecedoras que le entregase su cliente. Ahora bien, conforme a otro parecer el ETT no debería estar facultado para rechazar en todos los casos las mercaderías de esa índole. Se sugirió que se hiciese depender ese derecho de los usos existentes respecto de ese tipo de mercaderías. Se señaló, sin embargo, que conforme a las normas que se habían de formular no había ninguna obligación de concertar un contrato, de modo que no tenía objeto prever una excepción a esa obligación.

75. Se expresaron otras opiniones en el sentido de que debería facultarse al ETT para hacer lo que procediera con las mercaderías peligrosas (por ejemplo, ordenando que se retirasen o haciéndolas, si fuese posible, inofensivas) y de que la obligación del ETT de entregar las mercaderías en el mismo estado en que las recibió no debería aplicarse a las mercaderías peligrosas o perecedoras.

76. Se expresó la opinión de que las normas uniformes deberían tratar también de la responsabilidad del cliente frente al ETT con respecto a las mercaderías peligrosas. Se hizo una sugerencia en el sentido de que el cliente fuese responsable frente al ETT de los daños ocasionados por las mercaderías peligrosas si el cliente no hubiese notificado al ETT de la índole peligrosa de esas mercaderías. Según otra opinión, las normas uniformes no deberían tratar de esta responsabilidad. Se hizo ver que si las normas uniformes regulaban la cuestión de la responsabilidad convendría que esas normas especificasen también qué tipos de mercaderías serían tenidas por peligrosas. Ahora bien, según otra opinión, a los efectos de las normas uniformes, no sería preciso dar una definición de mercaderías peligrosas, especialmente si se adoptaba una disposición comparable a la del artículo 13 de las Reglas de Hamburgo.

77. En cuanto a la responsabilidad frente a terceros por los daños ocasionados por mercaderías peligrosas, se observó que dicha responsabilidad era objeto de otras convenciones internacionales y de la labor de otras organizaciones, y que no correspondía a las normas uniformes el tratar de dicha responsabilidad.

78. Se expresó el parecer de que las normas uniformes deberían estatuir que el ETT no sería responsable ante el cliente por el deterioro de mercaderías perecederas si el cliente no le había informado de la índole perecedera de esas mercaderías.

III. EXAMEN DE CUESTIONES ADICIONALES

A. Responsabilidad extracontractual

79. El Grupo de Trabajo consideró si las normas uniformes deberían estipular que las excepciones y límites de responsabilidad establecidos por ellas serían oponibles a una acción prevista en las normas uniformes independientemente de que esa acción se fundase en la responsabilidad contractual, en la responsabilidad extracontractual o en otra causa (cuestión adicional 1 del documento A/CN.9/WG.II/WP.53). Se convino en que las normas uniformes deberían contener una disposición de esa índole. A este respecto se expresó la opinión de que conforme al párrafo 1 del artículo 1 del anteproyecto de Convención del UNIDROIT la aplicación del anteproyecto de Convención no se limitaba a los casos en que un ETT recibía las mercancías en virtud de un contrato. Se indicó que una disposición similar a la del párrafo 1 del artículo 8 del anteproyecto de Convención (con algunos cambios de redacción) impediría que el demandante pudiese evitar que se le opusieran las excepciones y los límites de responsabilidad establecidos en las normas uniformes interponiendo una acción distinta de las basadas en el contrato celebrado con el ETT. Se observó además a este respecto que en algunos ordenamientos era posible que una acción fuese interpuesta por una persona que no tuviese una relación contractual con el ETT. Se convino, sin embargo, en que las normas uniformes no deberían especificar las categorías de las entidades autorizadas a presentar una reclamación contra el ETT (cuestión adicional 2 en el documento A/CN.9/WG.II/WP.53).

B. Excepciones y límites de responsabilidad aplicables a un empleado o representante del ETT

80. Se convino en que las normas uniformes deberían autorizar al empleado o representante del ETT que actúe en el ejercicio de sus funciones a acogerse a

las excepciones y límites de responsabilidad que el ETT pudiese invocar en virtud de las normas (cuestión adicional 3 del documento A/CN.9/WG.II/WP.53). Se expresó el parecer de que las normas uniformes quizá tendrían que autorizar a cualquier otra persona cuyos servicios hubiesen sido utilizados por el ETT a acogerse a esas excepciones y límites de responsabilidad. Por el contrario, se convino en que las normas uniformes no deberían tratar de la situación en la que un ETT, actuando en calidad de agente de un porteador, pudiera estar facultado, por ejemplo, en virtud de una convención de transporte internacional, a invocar las excepciones y los límites de responsabilidad que obrasen en favor del porteador.

C. Aviso de pérdida o daño

81. El Grupo de Trabajo examinó si las normas uniformes deberían exigir que se diese al ETT aviso de pérdida o daño de las mercaderías y, en caso afirmativo, dentro de qué plazo debería darse el aviso y qué efecto tendría la omisión de este requisito (cuestión adicional 4 del documento A/CN.9/WG.II/WP.53). Se acordó que las normas uniformes deberían exigir que se diese ese aviso por escrito al ETT. Se observó que el cumplimiento de esta obligación permitiría al ETT conservar pruebas relativas a la pérdida o el daño notificados. Se expresó la opinión de que la pérdida que correspondería notificar debería ser la pérdida parcial o la merma de las mercaderías, y que no debería exigirse ese aviso en caso de pérdida total.

82. En cuanto al plazo dentro del cual tendría que darse aviso, hubo acuerdo en que las pérdidas o los daños debían tratarse de modo diferente según fuesen manifiestos u ocultos. Con respecto a la pérdida o el daño manifiestos, se convino en que el plazo debería ser muy corto (por ejemplo, debería expirar, a más tardar, el día hábil siguiente al día en que se hubiesen entregado las mercaderías).

83. Se expresaron diversos pareceres acerca del plazo que convendría exigir para dar aviso de la pérdida o el daño ocultos. Hubo acuerdo en que, en general, el plazo tendría que ser más largo que el plazo para notificar la pérdida o el daño manifiestos. Según una opinión, habría que exigir el aviso de la pérdida o el daño ocultos dentro de un número determinado de días (por ejemplo, 15) después que el ETT hubiera entregado las mercaderías. No obstante, se hizo la observación de que ese enfoque podría plantear problemas con respecto a las mercaderías contenedorizadas que se perdieran o sufrieran daño mientras se hallasen bajo la custodia del ETT al comienzo del transporte, cuando esa pérdida o ese daño no se descubrieran hasta que se abriese el contenedor y se examinasen las mercaderías al final del transporte, una vez expirado el plazo para notificar. Se suscitó la cuestión de si este problema tenía importancia práctica. Se sugirió que podía presentarse también una situación parecida, por ejemplo, cuando el contenedor era retenido en el curso de trámites aduaneros.

84. Como un posible enfoque para resolver problemas del orden de los aludidos en el párrafo anterior, se sugirió que si el plazo para notificar debía empezar a correr en el momento en que el ETT entregase las mercaderías, tendría que ser lo bastante largo para permitir que el receptor de las mercaderías diera aviso (por ejemplo, de 30 a 60 días). Otro enfoque que se sugirió fue que el plazo para notificar comenzase en el momento en que las mercaderías llegaran a su destino final. Se expresó, sin embargo, la opinión de que, con arreglo a ese enfoque, la situación del ETT podría ser insegura, en particular si transcurrían varias semanas antes de que las mercaderías

llegasen a su destino final. Se sugirió que esta inseguridad podría hacer las normas uniformes poco atractivas para los ETT y crear problemas para su aceptación final. Un tercer enfoque sugerido consistía en disponer que si, en determinadas circunstancias concretas, el reclamante probaba que no era posible descubrir la pérdida o el daño dentro del plazo de notificación que empezaba a correr cuando el ETT entregaba las mercaderías, podría darse aviso cuando se hiciese posible descubrir la pérdida o el daño. Se consideró que se debería exigir que se diera aviso en cualquier caso dentro de un plazo general (por ejemplo 60 días) contado desde el momento en que el ETT hubiese hecho entrega de las mercaderías.

85. Se expresó el parecer de que no era posible conciliar completamente los intereses del reclamante y los del ETT. El grado en que se equilibrasen estos intereses dependería en cierta medida de las consecuencias jurídicas de la omisión del aviso al ETT en la forma estipulada (por ejemplo, de si la omisión del aviso extinguía el derecho a reclamar por pérdida o daño o si solamente desplazaba la carga de la prueba acerca del Estado de las mercaderías entregadas). A este respecto, se expresó la opinión de que la decisión sobre los enfoques que correspondía adoptar con respecto a la duración del plazo para notificar y el momento en que empezaría a correr deberían adoptarse teniendo presentes las consecuencias que se derivasen de la omisión del aviso.

86. Hubo acuerdo general en que, respecto a la pérdida o el daño, tanto manifiestos como ocultos, si no se daba aviso de tal pérdida o daño en la forma requerida por las normas uniformes, la entrega de las mercaderías por el ETT constituiría una presunción de que las mercaderías fueron entregadas en las condiciones descritas en el documento extendido por el ETT o, en caso de no haberse extendido tal documento, en buen estado. Sin embargo, se manifestó la opinión de que esta presunción debía ser aplicable sólo en caso de que no se hubieran notificado la pérdida o el daño manifiestos, y que las normas uniformes no deberían regular expresamente las consecuencias de la falta de aviso de pérdidas o daños ocultos.

87. Con respecto a la notificación de la demora, se hizo notar que de acuerdo con el debate previo en el Grupo de Trabajo sobre el tema de la responsabilidad por demora, el proyecto definitivo de normas uniformes debería contener una disposición relativa a este tema, y la alusión a la demora debía ser incluida en otras disposiciones de las normas según conviniera. Por lo que hace a la cuestión de si las normas uniformes deberían exigir que se notificara al ETT el retraso en la entrega de las mercaderías, se manifestó la opinión de que no era necesario exigir tal notificación dado que el ETT tenía que conocer ese retraso incluso a falta de aviso alguno. Sin embargo, de acuerdo con otro punto de vista, las normas uniformes deberían exigir la notificación al ETT de las pérdidas económicas derivadas del retraso, dado que tal notificación podía ayudar al ETT a proteger sus intereses cuando se hubiera iniciado una acción por dichas pérdidas económicas. En relación con el contenido de una disposición al respecto, se manifestó la opinión de que se debía utilizar como modelo el párrafo 5 del artículo 19 de las Reglas de Hamburgo, y que la acción por tal pérdida económica debía quedar extinguida si no se hacía la notificación en el curso de los 60 días posteriores a la entrega de las mercaderías.

88. En relación con las deliberaciones mantenidas sobre el tema de los avisos en general, el Grupo de Trabajo hizo también referencia a la cuestión de si se debía obligar al porteador a dar aviso al ETT, y si se debía obligar al ETT a dar el aviso que las normas jurídicas vigentes exigiesen que se diera al

porteador, con objeto de proteger el derecho del consignatario a resarcirse de los daños o la pérdida de las mercaderías (cuestión 28 del documento A/CN.9/WG.II/WP.52). Sin embargo, hubo un acuerdo general en que no era necesario abordar esas cuestiones por el momento.

89. Se convino en que las normas uniformes no deberían hacer referencia a la cuestión del destinatario del aviso (cuestión adicional 5 en el documento A/CN.9/WG.II/WP.53). Se sugirió que este tema planteaba una serie de cuestiones paralelas que las normas uniformes no deberían intentar resolver.

D. Estipulaciones contractuales

90. El Grupo de Trabajo consideró si las normas uniformes deberían facultar al ETT a apartarse mediante acuerdo de las disposiciones de dichas normas o a ampliar la responsabilidad o las obligaciones que le incumben en virtud de las normas (cuestión adicional 6 en el documento A/CN.9/WG.II/WP.53). Se expresó el parecer de que esta cuestión guardaba cierta relación con la de saber si las normas uniformes deberían ser imperativamente aplicables a todos los ETT de los Estados que hubiesen adoptado dichas normas o de si se debería facultar a esos Estados en las normas a aplicarlas únicamente a aquellos ETT que hubiesen convenido en que les serían aplicables. Respecto a este parecer se sugirió, pese a no haber sido aún tratada esa cuestión por el Grupo de Trabajo, que se incluyese en el proyecto eventual de normas uniformes una disposición entre corchetes que tratase de esta cuestión a fin de ayudar al Grupo de Trabajo a examinar la relación de esta cuestión con la de saber si el ETT debería estar facultado para separarse mediante acuerdo de las normas. Ahora bien, la opinión dominante fue de que esta cuestión guardaba relación con la forma de las normas uniformes, cuyo examen se había aplazado hasta que se hubiese ultimado la labor sobre las cuestiones de fondo, momento en el cual se sabría cómo habían de tratarse tales cuestiones (véase párrafo 13). Hubo acuerdo general en el sentido de que el proyecto eventual de normas uniformes que se fuese a preparar para su examen por el Grupo de Trabajo debía contener únicamente disposiciones sobre cuestiones de fondo y que no debía contener disposiciones finales, como sería una cláusula sobre la aplicabilidad imperativa de las normas uniformes, cuestión que en esa etapa el Grupo de Trabajo no habría aún examinado.

91. Se convino en que el ETT debería estar facultado para ampliar mediante acuerdos la responsabilidad y las obligaciones que le incumbían en virtud de las normas uniformes. Respecto a la cuestión de si las normas uniformes deberían permitir que el ETT redujese su responsabilidad o sus obligaciones, se expresó el parecer de que las partes deberían gozar de libertad contractual, a no ser que se probase alguna necesidad en contra de la misma. La opinión dominante fue, sin embargo, de que el ETT no debería estar facultado a reducir las responsabilidades y obligaciones que le incumbiesen en virtud de las normas. Se dijo en ese sentido que tal facultad del ETT no sería consistente con el régimen de responsabilidad uniforme que se trataba de establecer con las normas uniformes. Por ello, se consideró que el artículo 12 del anteproyecto de Convención del UNIDROIT contenía una formulación bastante aceptable de lo que podría ser una disposición relativa a esta cuestión. Se expresó otra opinión de que si bien era aceptable que se negase al ETT la facultad de reducir sus responsabilidades y obligaciones relativas a la custodia, podría ser aconsejable un enfoque diferente respecto a responsabilidades y obligaciones del mismo relativas a otras operaciones, si es que las normas uniformes fuesen a abarcar esas otras operaciones.

92. Se expresó el parecer de que las normas uniformes deberían exigir que en el documento emitido por el ETT figurase una declaración en el sentido de que las operaciones del ETT se regirían por las normas uniformes; el párrafo 3 del artículo 23 de las Reglas de Hamburgo podría servir de modelo para la redacción de una disposición al respecto. Conforme a otro parecer, la conveniencia de tal disposición dependería de la índole del documento exigido por las normas.

E. Convenios relativos al transporte internacional

93. El Grupo de Trabajo consideró si las normas uniformes deberían estatuir que no modificaban los derechos ni las obligaciones que pudieran dimanar de un convenio internacional relativo al transporte internacional de mercaderías (cuestión 7, del documento A/CN.9/WG.II/WP.53). Se convino en que las normas uniformes deberían contener tal disposición, pero que ésta debería referirse únicamente a los convenios relativos al transporte internacional que fueran vinculantes para el Estado en que estuviese domiciliado el ETT. En concreto, si, conforme a la ley aplicable, tanto las disposiciones de las normas uniformes, como las de un convenio relativo al transporte internacional resultasen aplicables a una situación dada, no cabría invocar nada de lo dispuesto en las normas uniformes para modificar derechos u obligaciones dimanantes del convenio. Se sugirió que se considerase también la cuestión de si las normas uniformes deberían estatuir que no modificarían los derechos ni las obligaciones que pudiesen dimanar de las normas de derecho interno relativas al transporte.

F. Interpretación de las normas uniformes

94. El Grupo de Trabajo consideró si las normas uniformes deberían contener una disposición que tratase de la interpretación de las normas, al igual que el artículo 15 del anteproyecto de Convención del UNIDROIT (cuestión adicional 8 del documento A/CN.9/WG.II/WP.53). Se acordó que sería conveniente una disposición que tratase de la interpretación de las normas uniformes, pero que debería seguirse la formulación del artículo 3 de las Reglas de Hamburgo y del artículo 7 de la Convención sobre la Prescripción en materia de Compraventa Internacional de Mercaderías (Nueva York, 1974). ^{9/} En apoyo de este planteamiento se expresó el parecer de que, en unas normas uniformes como las sometidas a consideración, no resultaba adecuada la referencia a los "principios generales" que figuraba en el párrafo 2 del artículo 15 del anteproyecto de Convención. También se observó que el artículo 15 del anteproyecto de Convención distinguía entre interpretación de las normas uniformes y aplicación de las normas, lo cual no resultaba aconsejable.

IV. OTROS ASUNTOS Y LABOR FUTURA

95. El Grupo de Trabajo pidió que la Secretaría, tomando en consideración los debates del presente período de sesiones, elaborase para su siguiente período de sesiones proyectos de disposiciones de normas jurídicas uniformes sobre los empresarios de terminales de transporte, junto con el estudio mencionado en el párrafo 27.

^{9/} A/CONF.63/15. Véase Documentos Oficiales de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Prescripción en materia de Compraventa Internacional de Mercaderías, publicación de las Naciones Unidas, No. de venta S.74.V.8.

96. Un observador de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) dijo que, en respuesta a la resolución 144(VI) aprobada por la Conferencia de la UNCTAD en su 6° período de sesiones, celebrado en Belgrado en junio de 1983, la Secretaría de la UNCTAD prepararía un estudio sobre los derechos y deberes de los empresarios y usuarios de terminales de contenedores. El estudio se presentaría a la Comisión de Transporte Marítimo de la UNCTAD en su 12° período de sesiones, previsto para 1986. Dicho observador señaló que el mandato de la UNCTAD tenía un ámbito de aplicación más restringido que el de la CNUDMI, pues el mandato de la UNCTAD se limitaba a estudios sobre los derechos y deberes de los empresarios y usuarios de terminales de contenedores. Indicó que la UNCTAD contribuiría a la labor de la Comisión, a fin de evitar toda posible duplicación de trabajo. El observador señaló que el estudio de la UNCTAD también tendría en cuenta los debates del Grupo de Trabajo, así como la labor preparatoria realizada por el UNIDROIT acerca de la responsabilidad de los ETT. Sin embargo, expresó el deseo de que la UNCTAD tuviese oportunidad de comentar el resultado de la labor del Grupo de Trabajo antes de que fuera ultimada por la Comisión.

97. El Grupo de Trabajo acogió con agrado la cooperación ofrecida por la UNCTAD, considerándola un indicio más de la creciente coordinación que se estaba estableciendo entre la UNCTAD y la CNUDMI. A la vista de los rápidos progresos que se esperaban de este proyecto en el Grupo de Trabajo, la Secretaría de la Comisión acogió asimismo con agrado el acuerdo de la Secretaría de la UNCTAD de facilitar a la Secretaría de la CNUDMI los resultados de su estudio conforme se fuese disponiendo de ellos. Aludió a la práctica tradicional de la Comisión de recabar los comentarios de los Gobiernos y organizaciones internacionales interesadas antes de que la Comisión aprobase un texto jurídico, y dijo que, por consiguiente, la Comisión agradecería las opiniones de la UNCTAD como organismo influyente e importante en la esfera del transporte marítimo, especialmente en materia de transporte multimodal internacional.

98. El Grupo de Trabajo, teniendo en cuenta las circunstancias relativas a las disponibilidades de servicios de conferencia, así como las reuniones ya previstas de otros órganos que se ocupaban de temas relativos al transporte internacional, y a las que asistirían algunos representantes de Estados miembros y observadores del Grupo de Trabajo, decidió recomendar a la Comisión que el siguiente período de sesiones se celebrase en Nueva York en enero de 1986.