

FILE COPY

REFERENCE AND TERMINOLOGY UNIT
please return to room



NACIONES UNIDAS

ASAMBLEA
GENERAL



Distr. GENERAL

A/CN.9/252
19 marzo 1984

ESPAÑOL
Original: INGLES

COMISION DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL
DERECHO MERCANTIL INTERNACIONAL
17° período de sesiones
Nueva York, 25 de junio - 13 de julio de 1984

RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTES

Informe del Secretario General

INDICE

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
INTRODUCCION	1 - 4	3
I. AMBITO DE APLICACION DE LAS NORMAS UNIFORMES	5 - 16	4
A. Relación entre las normas uniformes y el transporte internacional	5 - 10	4
B. Tipos de empresarios y operaciones que habrán de regirse por las normas uniformes	11 - 16	6
II. EMISION DE DOCUMENTO	17 - 26	8
III. TIPO DE RESPONSABILIDAD	27 - 29	10
IV. RESPONSABILIDAD POR RETRASO	30 - 32	11
V. LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD	33 - 39	12
VI. PLAZO DE PRESCRIPCION	40 - 41	15
VII. GARANTIA REAL SOBRE MERCADERIAS	42 - 44	15

INDICE (cont.)

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
VIII. CUESTIONES NO TRATADAS EN EL ANTEPROYECTO DE CONVENCION	45	16
IX. FORMA E INDOLE DE LAS NORMAS UNIFORMES	46 - 47	17
X. LABOR FUTURA	48 - 49	18
ANEXO I. DISPOSICIONES SELECCIONADAS DE LOS PRINCIPALES CONVENIOS INTERNACIONALES DE TRANSPORTE		19
ANEXO II. TEXTO DEL ANTEPROYECTO DE CONVENCION SOBRE EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE		24

INTRODUCCION

1. En su 16° período de sesiones, la Comisión tuvo ante sí un informe del Secretario General sobre algunas novedades en la esfera del transporte internacional de mercaderías (A/CN.9/236). 1/ En dicho informe, entre otras cosas, se describe la labor del Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales internacionales, y se analiza un anteproyecto de Convención sobre este tema, preparado por un grupo de estudio del UNIDROIT.
2. Luego de examinar el informe, la Comisión decidió incluir en su programa de trabajo la cuestión de la responsabilidad de los empresarios de terminales internacionales, pedir al UNIDROIT que transmitiera a la Comisión para su examen su anteproyecto de Convención, y asignar la labor de preparar normas uniformes sobre este tema a un Grupo de Trabajo. La Comisión aplazó para su 17° período de sesiones la decisión acerca de la composición del Grupo de Trabajo. Se pidió a la Secretaría que presentara a la Comisión, en su 17° período de sesiones, un estudio sobre las importantes cuestiones que plantea el anteproyecto de Convención, y que examinara, en este estudio, la posibilidad de ampliar el ámbito de las normas uniformes con objeto de incluir el almacenamiento y la custodia de mercaderías ajenas al transporte 2/.
3. El UNIDROIT transmitió a la Comisión el anteproyecto de Convención, tal como fuera adoptado por el Consejo de Administración del UNIDROIT, en mayo de 1983. 3/ El texto del anteproyecto de Convención figura en el anexo II de este documento. En el presente estudio, preparado respondiendo al pedido de la Comisión, se analizan algunas de las importantes cuestiones planteadas por el anteproyecto de Convención, y que podrían merecer un examen en la formulación de normas uniformes sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte (ETT).
4. Con independencia de que la aplicación de las normas uniformes se limite o no a las operaciones directamente relacionadas con el transporte internacional, cuando se traten ciertas cuestiones (por ejemplo, el tipo y los límites de la responsabilidad y el plazo de prescripción) puede ser conveniente tomar en cuenta los criterios adoptados en los convenios internacionales de transportes. Para facilitar la consulta, en el anexo I del presente estudio figura un cuadro que resume los criterios adoptados en los principales de estos convenios.

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 N° 17 (A/38/17), párr. 109.

2/ Ibid., párr. 115.

3/ El anteproyecto de Convención, tal como fuera adoptado por el Consejo de Administración del UNIDROIT en su 62ª reunión, celebrada en mayo de 1983, se titula "anteproyecto de Convención sobre los Empresarios de Terminales de Transporte" (UNIDROIT 1983, Study XLIV - Doc. 24). En adelante, en el presente estudio se preferirá la expresión "Empresarios de Terminales de Transporte" a la de "Empresarios de Terminales Internacionales".

I. AMBITO DE APLICACION DE LAS NORMAS UNIFORMES

A. Relación entre las normas uniformes y el transporte internacional

5. La razón principal para emprender la unificación de las normas jurídicas relativas a la responsabilidad de los ETT es la necesidad de colmar las lagunas que presentan los regímenes de responsabilidad fijados por los convenios internacionales de transportes. ^{4/} Con estos convenios se logra un alto grado de uniformidad con respecto a las normas jurídicas que rigen la responsabilidad de los transportistas por pérdida o daño de las mercaderías producidos durante las operaciones de transporte. Sin embargo, la responsabilidad de los intermediarios no transportantes por pérdida y daño de mercaderías antes y después del transporte (que es cuando se producen con más frecuencia la pérdida y los daños), así como durante el mismo, permanece regida por regímenes jurídicos divergentes en virtud de los sistemas jurídicos nacionales. ^{5/} Se ha considerado conveniente que esta responsabilidad se rijan asimismo por un régimen jurídico internacional de carácter uniforme, con miras a dar la debida protección a las personas interesadas en la carga, y para facilitar las acciones de repetición de los transportistas, los empresarios de transporte multimodal, los expedidores de carga y las entidades similares contra los intermediarios, cuando los primeros son reputados responsables de la pérdida o daño de mercaderías que se hallaban bajo la custodia de los segundos.

6. Teniendo en cuenta estos objetivos, los redactores del anteproyecto de Convención del UNIDROIT restringieron su aplicación a las operaciones de los ETT que se relacionen con el transporte internacional (artículo 2 b)). Sin embargo, ha surgido la interrogante de si es conveniente una restricción semejante, o si todas las operaciones de los ETT, aun las no relacionadas con el transporte internacional o con el transporte en general, deberían regirse por un régimen jurídico internacional de carácter uniforme. Dentro del grupo de estudio del UNIDROIT que preparó el anteproyecto de Convención, se adujo, a favor de que la Convención rigiera incluso las operaciones de los ETT no relacionadas con el transporte internacional, que si se restringía el ámbito de aplicación de las normas sólo a las operaciones conexas con el transporte internacional, en algunos casos resultaría difícil determinar cuándo las operaciones de los ETT se regirían por dicha Convención. Por ejemplo, puede suceder que un cliente deposite las mercaderías en una terminal sin haber todavía determinado si las exportará y empleará un transporte internacional, o

^{4/} Véase A/CN.9/236, párrs. 28-32, así como el Explanatory report on the preliminary draft Convention on the liability of international terminal operators (denominado en adelante "Informe explicativo") (UNIDROIT 1983, Study XLIV - Doc. 24), párrs. 1, 9-10.

^{5/} Véase A/CN.9/236, párrs. 22-27. Véase asimismo Ramberg, "Liability of Sea Terminals - Some Preliminary Thoughts", Comité Marítimo Internacional, Documentación, 1975, II; y el Informe preliminar sobre el contrato de almacenaje preparado por D. Hill para el UNIDROIT, en 1976 (UNIDROIT 1976, Study XLIV - Doc. 2).

si las venderá en el ámbito local. Puede ocurrir incluso que el cliente lo sepa pero no el ETT. En tales circunstancias, este último podría no saber si le corresponde tomar un seguro para cubrir su responsabilidad en virtud de la Convención. 6/

7. Cabe considerar, sin embargo, que los casos de clientes que depositan mercaderías en una terminal sin saber si serán objeto de transporte internacional probablemente no abundarán, y sólo se presentarán tratándose de mercaderías depositadas antes del transporte, y no durante o después del mismo. De todos modos, si la aplicación de las normas uniformes ha de restringirse a las operaciones de los ETT relacionadas con el transporte internacional, estas situaciones en las que el ETT no sabe si las mercaderías serán objeto de transporte internacional podrían resolverse obligando al cliente a que declare al empresario si ese es el caso, sin lo cual las operaciones del ETT quedarían fuera del ámbito de las normas uniformes. Sería también posible someter las operaciones a las normas uniformes sólo si el ETT conociera o hubiera debido conocer que se le habían depositado las mercancías en relación con un transporte internacional.

8. Con respecto a la cuestión de si las normas uniformes deben aplicarse solamente a las operaciones de los ETT que se relacionan con el transporte internacional, cabe asimismo señalar que la custodia de mercaderías no relacionada con el transporte o que lo está sólo de manera vaga o remota, suele no contener elementos extranjeros, por lo que en estas situaciones la existencia de normas divergentes en otros sistemas jurídicos nacionales creará escasos problemas. Estas transacciones seguirían rigiéndose por la legislación local, y no sería necesaria la armonización internacional de las normas jurídicas aplicables. Además, un intento de unificar normas jurídicas que se aplicarían también a operaciones de los ETT no vinculadas con el transporte o relacionadas sólo con un transporte de índole estrictamente local podría suscitar una oposición considerable de los ETT que se dedican a tales operaciones, así como de algunos Estados, y hacer peligrar innecesariamente la aceptación internacional de normas uniformes que regularían las operaciones relacionadas con el transporte internacional.

9. Si la aplicación de las normas uniformes ha de restringirse a las operaciones vinculadas con el transporte internacional, sería aconsejable que dichas normas establecieran el grado y la índole de la relación necesaria para hacerlas aplicables. Un criterio posible podría ser el de establecer que las normas se aplicaran sólo a las operaciones del ETT ejecutadas entre el momento en que el transportista recibe las mercaderías de un cargador en un Estado, y aquel en que las entrega a un destinatario en otro Estado. Como esto abarcaría períodos durante los cuales el transportista sería responsable por las mercaderías, con este criterio se protegería el derecho del transportista a repetir contra el ETT. Sin embargo, según este enfoque las normas uniformes no cubrirían algunas situaciones en las que podría estimarse deseable que las operaciones de los ETT estuviesen regidas por normas jurídicas unificadas, tales como la custodia de las mercaderías por cuenta del cargador, antes de que haya comenzado el acarreo en un transporte internacional y al término de dicho transporte, cuando el ETT que recibió las mercaderías del transportista actúa como agente del destinatario.

6/ Informe explicativo, párr. 33.

10. El anteproyecto de Convención se aplica siempre que las operaciones de los ETT se "relacionen con un transporte en el que el lugar de partida y el lugar de destino están situados en dos Estados diferentes" (artículo 2 b)). No se precisa más detalladamente el grado y la índole de la relación, y en casos especiales esta formulación podría plantear interrogantes en cuanto a la aplicabilidad de la Convención.

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

11. Cabe examinar qué tipos de operaciones ejecutadas por un intermediario estarían regidas por las normas uniformes. El anteproyecto de Convención se aplica a los empresarios de terminales de transporte, es decir aquellas personas que sin actuar como transportistas, se obligan a título oneroso a conservar las mercaderías antes, durante o después del transporte (párrafo 1 del artículo 1). Un ETT sería responsable de la custodia de las mercaderías desde el momento en que las toma a su cargo hasta que las entrega a la persona autorizada para recibirlas (párrafo 1 del artículo 3). De ello se desprende que durante este período básico de responsabilidad, el ETT sería responsable de la pérdida o el daño de las mercaderías que se produjeran mientras las tiene bajo su custodia o en el transcurso de la ejecución de cualquier otra operación auxiliar vinculada con la custodia. Si el ETT se ha comprometido además a efectuar la descarga, la carga o el almacenamiento de las mercaderías aún antes o después del período básico de responsabilidad, sería también responsable de la pérdida o el daño que se produjeran durante estas operaciones (párrafo 2 del artículo 3).

12. Por el contrario, parece que el anteproyecto de Convención no se aplica al intermediario (como un estibador) que manipula las mercaderías antes, durante o después del transporte, pero entre cuyas obligaciones no figura la custodia.

13. Este criterio se adoptó como una solución intermedia entre crear un régimen jurídico único y común que rigiera todas las operaciones de manipulación que se realicen en cualquier momento antes, durante y después del transporte, independientemente de su vinculación con una obligación originaria de custodia, y restringir dicho régimen solamente a la custodia. Se fundó en el deseo de colmar en la mayor medida posible las lagunas dejadas por los convenios internacionales de transporte, y de evitar la posibilidad de que un ETT eluda la aplicación de la Convención alegando que la pérdida o el daño se produjeron durante las operaciones de manipulación y no en la de custodia. Se decidió por consiguiente no restringir la aplicación del anteproyecto de Convención sólo a las operaciones de custodia, estimándose en cambio, inoportuno crear un régimen unificado que abarcara todas las operaciones de manipulación, relacionadas o no con la custodia, y que un régimen único podría no ser apropiado para todas estas operaciones. ^{7/}

14. Un problema conexo sería si la custodia de mercaderías y las operaciones auxiliares ejecutadas por un expedidor de carga (es decir, un intermediario que se encarga de transportar las mercaderías de un cargador o consignatario y

^{7/} Ibid., párrs. 36 y 37.

que puede cumplir otros servicios relacionados con el transporte) deberían regirse por las normas jurídicas uniformes. En este sentido, cabe distinguir entre el expedidor que actúa como principal, es decir, el que en nombre propio asume la responsabilidad del transporte de las mercaderías desde el punto de recepción hasta su destino final, 8/ y aquel que simplemente se ocupa de organizar el transporte para el cargador, y celebra el contrato con el transportista por cuenta del cargador 9/ o por cuenta propia.

15. Las actividades de un expedidor que actúa como principal estarán en muchos casos regidas por un documento de transporte combinado como el Conocimiento de Transporte Combinado publicado por la Federación Internacional de Asociaciones de Expedidores de Carga (FIATA), 10/ con el que se ha logrado un grado de uniformidad internacional en lo que se refiere a la responsabilidad de los expedidores que extienden el documento. Además, las actividades de un expedidor que actúa como principal estarán probablemente regidas por el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercaderías (1980) (el "Convenio Multimodal") cuando éste entre en vigor. 11/ Por consiguiente, puede revelarse innecesario que las normas uniformes abarquen estas actividades. En este sentido, cabe señalar que el anteproyecto de Convención excluye específicamente de su ámbito de aplicación a quien actúa como transportista (párrafo 1 del artículo 1), 12/ y que la responsabilidad de los transportistas se rige por otros

8/ Véase "Reseña de la labor de las organizaciones internacionales en la esfera del derecho de los transportes". Informe del Secretario General (A/CN.9/172), párrs. 59-62.

9/ Ibid., párrs. 54 y 55.

10/ Este documento fue aprobado por el Comité Conjunto sobre Transporte Intermodal de la Cámara de Comercio Internacional (CCI) por estimarlo conforme con las Reglas Uniformes para un Documento de Transporte Combinado de la CCI.

11/ TD/MT/CONF.16. Puede establecerse una excepción cuando el expedidor, después que el transporte ha finalizado, conserva las mercaderías en sus propias instalaciones a disposición del consignatario, y lo notifica de la llegada de las mismas, sin que el consignatario las recoja luego de un período razonable. En virtud del apartado ii), inciso b) del párrafo 2) del artículo 14 del Convenio Multimodal, la responsabilidad del expedidor puede considerarse terminada, y si así sucediera, el almacenamiento estaría sujeto a las normas del derecho nacional.

12/ Véase asimismo el párrafo 24 del Informe Explicativo. Es preciso advertir que en algunos sistemas jurídicos, una vez que el transportista descargó y guardó las mercaderías en sus depósitos, y que transcurrió un plazo razonable para que la persona autorizada las recoja, el transportista deja de ser responsable por las mercaderías en calidad de tal, y lo es sólo como depositario. Cabe preguntarse si, a raíz de la expresión "actuando en calidad distinta de la de transportista" que aparece en el párrafo 1 del artículo 1 del anteproyecto de Convención, un transportista cuya situación en virtud de las circunstancias antes señaladas, se transforma en la de un depositario, estaría sujeto a las normas de la convención. De no ser así, cabría examinar si un transportista en esa situación debería estar sujeto al régimen aplicable a los ETT.

convenios 13/. Por un razonamiento análogo, las normas uniformes podrían también excluir a los expedidores de carga que actúan como principales, y quizá a los demás empresarios similares, como, los operadores de transporte multimodal. Sin embargo, si un expedidor de carga que actúa como principal contrata con un ETT y le deposita mercaderías durante el período en que el primero es aún responsable por las mismas, las operaciones del ETT estarán regidas por las normas uniformes para preservar el derecho a repetir del expedidor contra el ETT.

16. En cambio, cuando el expedidor simplemente organiza el transporte para el cargador, puede almacenar temporariamente las mercaderías en sus propios locales. Estas operaciones no estarían regidas por otros convenios internacionales de transporte. Además, aun cuando la custodia de las mercaderías en tales casos no fuera la obligación principal de los expedidores, a veces el depósito y las operaciones conexas (por ejemplo, la recepción y entrega de las mercaderías) son los principales actos materiales o físicos ejecutados por el expedidor (ya que sus otras tareas son de índole administrativa, tales como encargarse del transporte y el seguro, preparar y recibir los documentos de embarque y ocuparse del despacho de aduana), durante los cuales las mercaderías están expuestas realmente a sufrir una pérdida o un daño. Por consiguiente, sería atinado incluir dentro del ámbito del régimen uniforme la custodia y las operaciones conexas ejecutadas por los expedidores de carga que actúan en esta calidad.

II. EMISION DE DOCUMENTO

17. Cabría examinar si el ETT estaría obligado a extender un documento con respecto a las mercaderías que toma bajo su custodia y, en caso afirmativo, la índole y el contenido de dicho documento. La práctica usual en este sentido varía. En algunos sitios el ETT no extiende ningún documento, y donde lo hace, varían considerablemente la índole y el contenido del documento, así como la oportunidad de su emisión 14/.

18. Se ha sugerido que exigir un documento en relación con las operaciones de terminales internacionales, además de los instrumentos que cubren el transporte de las mercaderías, podría constituir un obstáculo innecesario a la rápida circulación de las mismas 15/. Por otra parte, se ha alegado asimismo que no tiene sentido establecer un régimen de responsabilidad para los ETT si no existe documento alguno que pruebe que se han tomado en depósito realmente las mercaderías 16/. Además, un documento que sirva como recibo de las mercaderías tomadas bajo custodia por un ETT puede ser útil a los efectos de

13/ Con arreglo al artículo 14, el anteproyecto de Convención estaría subordinado a los demás convenios internacionales relativos al transporte internacional de mercaderías.

14/ Informe explicativo, párr. 41.

15/ Ibid., párr. 40.

16/ Ibid., párr. 41.

las reclamaciones por pérdida o daño de dichas mercaderías, así como para obtener financiación caucionada por las mismas. Esto es muy cierto en el comercio internacional, donde no es raro que un vendedor embarque mercaderías con destino a un depósito extranjero, y que tanto el vendedor como el comprador obtengan financiación garantizada por las mercaderías.

19. Los redactores del anteproyecto de Convención optaron por exigir que el ETT extienda un documento sólo a petición del cliente (párrafo 1 del artículo 4), fundados en que la necesidad de dicho documento varía según las circunstancias^{17/}.

20. Con respecto a la cuestión de si el documento debería ser negociable, el grupo de estudio del UNIDROIT que preparó el anteproyecto de Convención vaciló sobre la necesidad comercial de crear un documento negociable. El texto dispone que el documento podrá ser negociable si las partes así lo acuerdan y lo permite la legislación aplicable (párrafo 4 del artículo 4). ^{18/}

21. Entre los argumentos para no exigir que el ETT extienda un documento negociable figuran los que se enuncian a continuación. Hay muchos casos en que no es necesario que el documento sea negociable. La existencia de un documento de transporte negociable puede a veces hacer superfluo que el documento del ETT también lo sea. Se está agudizando el problema del fraude derivado de la existencia de documentos de transporte negociables, y la emisión generalizada de documentos negociables por los ETT podría agravar este problema. Podrían suscitarse dificultades si dos títulos representativos de las mismas mercaderías estuviesen en vigor al mismo tiempo. Aumenta el número de quienes opinan que la rapidez del transporte internacional moderno hace que los documentos de transporte negociables, y los costos, el tiempo y los riesgos inherentes, resulten innecesarios, por lo que se aconsejan los documentos no negociables. ^{19/} En algunos casos un documento negociable puede obstruir la salida de las mercaderías de una terminal. Por ejemplo, cuando un conjunto de mercaderías en depósito ha de entregarse en diferentes oportunidades o a distintas personas. Con un documento no negociable, podrían entregarse las mercaderías contra las respectivas órdenes de la parte a quien se extendió el documento.

22. En cambio, para prever aquellas situaciones en las que el cliente necesita o prefiere un documento negociable, sería apropiado exigir que el ETT lo extienda cuando el cliente lo pide (véase el párrafo 4 del artículo 4 del anteproyecto de Convención).

23. De establecerse normas uniformes sobre el documento negociable, podría ser aconsejable incluir disposiciones relativas a los diversos problemas derivados de la negociabilidad del documento, tales como la situación del que

^{17/} Ibid., párr. 42.

^{18/} El UNIDROIT incluyó esta disposición simplemente con el propósito de estimular la discusión sobre el problema de la negociabilidad, pues el grupo de estudio del UNIDROIT que preparó el anteproyecto de Convención estimó que no disponía de información suficiente para adoptar una decisión definitiva al respecto (ibid., párr. 46).

^{19/} Véase Coordinación de los trabajos: documentos relativos al transporte internacional - informe del Secretario General (A/CON.9/225), párrs. 68 a 76. Acerca de los mecanismos conducentes a resolver los problemas vinculados al empleo de las cartas de transporte marítimo no negociables en lugar de los conocimientos de embarque negociables, y, a este propósito, la simplificación resultante en los documentos y la función del procesamiento automático de datos y otras técnicas, véase ibid., párrs. 74 a 76.

adquirió de buena fe el documento basándose en una descripción errónea de las mercaderías consignadas en el mismo, y prever una conciliación de sus derechos y los de la persona autorizada a recibir dichas mercaderías en virtud del documento de transporte.

24. Cuando el ETT estuviera obligado a extender el documento, podría también resultar conveniente que las normas uniformes le fijaran un plazo para hacerlo. Si estuviera obligado a extenderlo en todos los casos, ese plazo podría comenzar a contarse desde el momento en que se hizo cargo de las mercaderías. El anteproyecto de Convención no precisa un plazo para la emisión del documento.

25. Cabría también considerar la conveniencia de que las normas uniformes prevean sanciones para el caso en que el ETT no extienda el documento dentro del plazo previsto, o si las consecuencias de tal omisión deberían regirse por las normas vigentes de la ley nacional. Las sanciones posibles podrían consistir en imponer al ETT el pago de una indemnización al cliente por las pérdidas que hubiera sufrido éste a causa del incumplimiento del ETT, o en establecer la presunción de que recibió las mercaderías en buenas condiciones, o tal como alega el cliente. El anteproyecto de Convención no prevé sanciones en el caso en que el ETT no cumpla con la emisión del documento.

26. En cuanto al contenido del documento, el anteproyecto de Convención exige que esté fechado, y que en el mismo se acuse recibo de las mercaderías y se haga constar la fecha en que el ETT las tomó a su cargo (párrafo 1 del artículo 4). No es necesario que en el documento se indique la cantidad o el estado de las mercaderías; sin embargo, debe indicarse "toda inexactitud o insuficiencia de cualquier tipo relativa a la descripción de las mercaderías tomadas a cargo, en la medida en que esto pueda determinarse por medios de verificación razonables (párrafo 2 del artículo 4). El valor probatorio de este documento es de una presunción "juris tantum" (párrafo 3 del artículo 4). Cabe considerar si el documento debería indicar también la cantidad, estado y otros detalles importantes relativos a las mercaderías, en la medida en que esto pudiera ser razonablemente evaluado por el ETT. Cuando se utiliza un contenedor, el ETT con frecuencia no podrá examinar las mercaderías que están dentro del contenedor que se le ha dado en depósito. En tales casos, su obligación podría por lo tanto limitarse a indicar el estado del contenedor.

III. TIPO DE RESPONSABILIDAD

27. Pueden adoptarse diversos criterios con respecto al tipo de responsabilidad al que estaría sujeto el ETT. Si las operaciones que ejecuta se relacionan con un transporte, un criterio podría consistir en imponerle el mismo tipo de responsabilidad que rige el transporte a que están vinculadas estas operaciones. Aunque este enfoque protegería el derecho del transportista a repetir contra el ETT, podría conducir a diferencias en los tipos de responsabilidad aplicables a los ETT cuyas operaciones se vinculan con modos de transporte distintos. Además, sería difícil aplicar tal criterio cuando el porte se efectúa por dos o más modos de transporte diferentes.

28. Otra modalidad podría consistir en establecer un tipo único de responsabilidad aplicable a todas las operaciones de los ETT cubiertas por las normas uniformes, prescindiendo del medio específico de transporte al que se vinculan. Este criterio ofrecería la ventaja de la uniformidad, y es el que utiliza el anteproyecto de Convención. El tipo adoptado es el de la presunción

de culpa (artículo 6) de conformidad con el régimen establecido en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercaderías, celebrada en 1978 en Hamburgo ("Reglas de Hamburgo"), 20/ y el Convenio Multimodal (véase el anexo I).

29. Las siguientes consideraciones pueden ser pertinentes para decidir si conviene adoptar éste o algún otro tipo. En primer lugar, es probable que la prueba y los medios de determinar las circunstancias relacionadas con la pérdida o el daño de las mercaderías se encuentren bajo el control del ETT. Por consiguiente, puede ser adecuado imponer a éste la carga de probar que la pérdida o el daño no son imputables a su culpa, en lugar de exigir al reclamante que pruebe que tal pérdida o daño resultaron de la culpa del ETT. En segundo lugar, el tipo de la culpa presunta es el menos riguroso empleado en la mayoría de los principales convenios internacionales de transportes (incluidos aquellos que aún no están en vigor) (véase el anexo I). Si en las normas uniformes se adoptara un tipo todavía menos riguroso que éste, la acción de repetición de los transportistas en contra de los ETT no estaría plenamente protegida. 21/ En tercer lugar, como en algunos modos de transporte, salvo el marítimo, es habitual que los transportistas almacenen las mercaderías en sus propios locales en lugar de recurrir a los ETT, las normas uniformes se aplicarán con más frecuencia a las operaciones de los ETT vinculados con el transporte marítimo o con el transporte multimodal, que con los demás modos de transporte. Por lo tanto, puede ser pertinente adoptar en las normas uniformes que rigen las operaciones de los ETT el mismo tipo que se aplica al transporte marítimo y multimodal. También por esta razón, un tipo más riguroso que el de la culpa presunta podría ser excesivo a los efectos de proteger la acción de repetición contra el ETT concedida a los transportistas, quienes serían los principales afectados por las normas uniformes.

IV. RESPONSABILIDAD POR RETRASO

30. Cabe considerar si procede que las normas uniformes traten de la responsabilidad de un ETT por retraso en la entrega de las mercaderías. El

20/ A/CONF.89/13 (Documentos Oficiales de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, Publicación de las Naciones Unidas, No. de Venta E.80.VIII.1).

21/ Esto puede aclararse con el ejemplo siguiente: un transportista es responsable ante el cargador sobre la base de la culpa presunta (según las Reglas de Hamburgo o del Convenio Multimodal). Las mercaderías sufren daños mientras se encuentran a cargo de un ETT, pero dentro del período en que la responsabilidad por las mercaderías recae en el transportista. El tipo de responsabilidad aplicable al ETT es el de la simple negligencia, cuya prueba incumbe al demandante. En tal caso, el transportista puede ser reputado responsable frente al cargador o consignatario en virtud de su tipo más estricto de responsabilidad, pero su acción de repetición contra el ETT puede no prosperar a causa de la imposibilidad de probar que éste incurrió en negligencia.

anteproyecto de Convención no lo hace, fundándose en que la cuestión retraso afecta esencialmente las mercaderías en circulación y no las mercaderías estacionadas, como es el caso de aquellas depositadas en una terminal. 22/ En cambio, las normas uniformes deberán en todo caso regular aquellas operaciones relacionadas con el transporte de mercaderías; el problema del retraso puede por consiguiente ser importante tanto desde el punto de vista de la persona autorizada para recibir las mercaderías como del transportista. El futuro destinatario de las mercaderías transportadas se verá afectado de igual modo por la demora del ETT en entregarlas (ya sea al transportista para su acarreo o al futuro destinatario) que por un retraso en el propio transporte. Según los convenios internacionales de transporte, el porteador es responsable de la demora en la entrega, y puede ser considerado tal aun cuando el retraso provenga del ETT. Por lo tanto el problema del retraso de un ETT puede interesar al transportista desde la perspectiva de su acción de repetición contra el ETT, cuando se lo repute responsable por dicha demora.

31. El anteproyecto de Convención, dispone sin embargo, que si un ETT no entrega las mercaderías en los 60 días consecutivos a la petición de la persona autorizada para recibirlas, las mercaderías pueden considerarse perdidas (párrafo 2 del artículo 6). 23/ Esto evidentemente daría al reclamante la opción de entablar acción por la pérdida de las mercaderías, lo que se regiría por la Convención y su limitación de responsabilidad, o por el retraso, sujeto a la legislación nacional.

32. Si las normas uniformes no previesen el retraso, esta cuestión estará regida por otras normas del derecho nacional, en virtud del cual la responsabilidad del ETT por los daños que resultaren puede ser extensiva, o quizá por las condiciones generales, que podrían restringir seriamente la responsabilidad imputable al ETT por el retraso, menoscabando el cobro por parte de la persona autorizada a recibir las mercaderías y el ejercicio de acción de repetición por parte del transportista. Cabría examinar por lo tanto si las normas uniformes deben imponer responsabilidad al ETT por retraso en la entrega de las mercaderías y si han de establecer un límite financiero a esta responsabilidad. 24/

V. LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD

33. Un elemento del anteproyecto de Convención que según algunos de los miembros del grupo de estudio del UNIDROIT constituiría un estímulo para que los ETT aceptaran el tipo más riguroso de responsabilidad previsto en la Convención es la fijación de un límite de responsabilidad que resultara

22/ Informe explicativo, párr. 55.

23/ Análogo al párrafo 3 del artículo 5 de las Reglas de Hamburgo.

24/ Véanse las Reglas de Hamburgo, apartado b) del párrafo 1 del artículo 6, y el Convenio Multimodal, párrafo 4 del artículo 18.

difícil de vulnerar. 25/ El límite fijado en el anteproyecto de Convenciones de 2,75 unidades de cuenta por kilogramo (artículo 7). 26/

34. En el supuesto de que las normas uniformes prevean límites financieros de la responsabilidad por pérdida o daño de las mercaderías, cabe examinar si el límite fijado en el anteproyecto de Convención es adecuado o si debe establecerse otro. Puede advertirse, por ejemplo, que este límite es inferior a los fijados en algunos convenios internacionales de transportes (véase el anexo I). En el anteproyecto de Convención se adopta el límite previsto en el Convenio Multimodal 27/ porque se consideró que este límite reflejaba la expresión de voluntad más reciente de la comunidad internacional. 28/ Otra justificación para adoptar este límite podría ser que la custodia de las mercaderías en tránsito por parte de una entidad que no sea el porteador u otra análoga (a saber el empresario de transporte multimodal o el expedidor de carga que actúa como principal) se presentaría con mayor frecuencia antes, durante o después de un transporte marítimo o multimodal. Por lo tanto, puede ser pertinente armonizar los límites de responsabilidad del ETT con aquellos vigentes para los porteadores que emplean estos modos de transportes. La adopción del límite de 2,75 unidades de cuenta garantizaría plenamente la acción de repetición contra los ETT a los transportistas regidos por el Convenio Multimodal, así como a los sujetos a las Reglas de Hamburgo y el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos o "Reglas de la Haya" (tanto en virtud del Convenio originario como de sus enmiendas), que imponen límites de responsabilidad inferiores.

35. Como el transportista sujeto a las Reglas de Hamburgo y el operador de transporte multimodal regido por el Convenio Multimodal 29/, en virtud del anteproyecto de Convención el ETT podría convenir en límites superiores (párr. 3 del artículo 7). La facultad del ETT de convenir en elevar sus límites hasta aquellos vigentes para el transportista, protegerían la expectativa de este último de obtener una cabal indemnización del ETT en una acción de repetición. Sin embargo, se ha alegado que con esta posibilidad las

25/ Informe explicativo, párr. 13.

26/ El anteproyecto de Convención incorpora la disposición relativa a la unidad de cuenta (definiendo unidad de cuenta como el Derecho Especial de Giro establecido por el Fondo Monetario Internacional) (artículo 13), y el procedimiento sumario para revisar los límites de la responsabilidad (artículo Y), que fueron recomendados por la Comisión en su 15° período de sesiones (Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre los trabajos de su 15° período de sesiones, Documentos oficiales de la Asamblea General, trigésimo séptimo período de sesiones, suplemento No.17 (A/37/17), párr. 63). La Asamblea General recomendó asimismo que se utilice la disposición relativa a la unidad de cuenta y las dos posibles disposiciones relativas al ajuste del límite de responsabilidad (a saber el procedimiento sumario de revisión y el reajuste con arreglo a las variaciones de un índice de precios) en las convenciones internacionales en que figuren disposiciones relativas a la limitación de la responsabilidad (Resolución 37/107 de 16 de diciembre de 1983).

27/ Convenio Multimodal, párrafo 1 del artículo 18.

28/ Informe explicativo, párr. 59.

29/ Reglas de Hamburgo, párr. 4 del artículo 6; Convenio Multimodal, párr. 6 del art. 18.

normas uniformes serían menos atractivas para los ETT, ya que los expondrían a las presiones de las sociedades de transporte para que aceptaran límites superiores. 30/

36. Cabe examinar si y, en la afirmativa, en qué circunstancias, puede dejarse sin efecto el límite de responsabilidad. El anteproyecto de Convención hace responsable al ETT de la totalidad de los perjuicios si la pérdida o el daño "resultaron de una acción u omisión del ETT, realizada con intención de causar tal pérdida o daño, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendría la pérdida o el daño" (párrafo 1 del artículo 9).

37. Los límites de responsabilidad establecidos por las Reglas de Hamburgo y el Convenio Multimodal pueden dejarse sin efecto sólo en caso de dolo o temeridad del transportista. 31/ En apoyo de este criterio se ha sugerido que por regla general las compañías de seguro prefieren límites que son difíciles de vulnerar, pues eso les permite evaluar con exactitud sus riesgos y calcular primas razonables. De aquí se deduce que los límites relativamente invulnerables pueden dar origen a primas algo inferiores a las que se exigirían con límites fácilmente vulnerables. Se ha sugerido asimismo que los límites relativamente invulnerables constituirían un estímulo para que los ETT acepten un tipo de responsabilidad más riguroso que el habitual. 32/

38. En relación con el límite de responsabilidad cabría examinar más minuciosamente si, además del límite por kilogramo, convendría incorporar en las normas uniformes un límite total de responsabilidad por caso. Esto sería apropiado para cubrir los casos de daño excesivo (por ejemplo, el causado por incendio o explosión) contra el cual resultaría difícil u oneroso contratar un seguro. De adoptarse tal criterio, convendría que las normas uniformes previesen una forma de prorratear lo que se cobre entre los diversos acreedores, para el caso en que el total de los daños a que tendrían derecho en virtud del límite por kilogramo rebasase el máximo.

39. Podría también considerarse si, como una variante del límite por kilogramo, las normas uniformes deberían incluir un límite por bulto, como lo hacen las Reglas de Hamburgo y el Convenio Multimodal. 33/ En contra de la inclusión de este límite por bulto se ha argumentado que se podría hacer llegar las mercaderías a una terminal en forma de un bulto, y luego separarlas y transportarlas a distintos destinos. 34/

30/ Informe explicativo, párr. 60.

31/ Reglas de Hamburgo, artículo 8 (véase también Documentos Oficiales de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías, Publicación de las Naciones Unidas, No. de venta E.80.VIII.1, Parte II, Actas resumidas de la Primera Comisión, 34a. sesión, párr. 24); Convenio Multimodal, art. 21.

32/ Informe explicativo, párr. 62.

33/ Reglas de Hamburgo, párr. 1 del artículo 6; Convenio Multimodal, párr. 1 del artículo 18.

34/ Informe explicativo, párr. 58.

VI. PLAZO DE PRESCRIPCION

40. El plazo de prescripción para entablar una acción en virtud del anteproyecto de Convención es de dos años, a partir del día en que el ETT hace entrega de las mercaderías, o del momento en que puede considerárseles perdidas (véase párr. 31, *supra*) (artículo 11). Para determinar si este período es adecuado, puede ser pertinente considerar que es idéntico a los fijados por las Reglas de Hamburgo y el Convenio Multimodal para iniciar las acciones en contra de los transportistas y más largo que los plazos de prescripción aplicables a los transportistas en virtud de otros convenios internacionales de transporte (véase anexo I). Cabe advertir, sin embargo, que en algunos casos el período de dos años aplicable a una acción en contra del ETT puede hacer prescribir la acción de repetición del transportista o el empresario de transporte multimodal contra el ETT. Por ejemplo, cuando el ETT entrega las mercaderías al transportista o al empresario de transporte multimodal durante el transporte, el plazo de prescripción aplicable a la acción del cargador contra el transportista o el empresario multimodal comenzaría a correr al finalizar el transporte, mientras que el plazo aplicable a la acción de repetición del transportista o del empresario del transporte multimodal en contra del ETT habría comenzado antes, es decir, desde que el ETT entregó las mercaderías al transportista o al empresario de transporte multimodal. Si ambos tipos de acciones estuvieran sujetos al mismo plazo, la acción de repetición contra el ETT prescribiría antes que la acción contra el transportista o el empresario de transporte multimodal. Cabría examinar si, en cuanto al plazo de prescripción, las normas uniformes deberían establecer una disposición que preservara efectivamente la capacidad del transportista o empresario de transporte multimodal de ejercitar dicha acción de repetición.

41. El anteproyecto de Convención no trata el caso de interrupción o suspensión de la prescripción ni las demás cuestiones conexas. ^{35/} En algunos sistemas jurídicos, por ejemplo, pueden aplicarse las reglas del derecho nacional si las normas uniformes guardan silencio sobre estas cuestiones. En otros, cabría interpretar el silencio de las normas uniformes en el sentido de que el plazo de prescripción no puede interrumpirse o suspenderse, a pesar de la existencia de normas jurídicas nacionales. Desde el punto de vista de la uniformidad en la aplicación del plazo de prescripción, puede ser conveniente que las normas uniformes establezcan reglas detalladas sobre el funcionamiento de este plazo o dispongan que esas cuestiones conexas han de resolverse con arreglo a las normas jurídicas nacionales.

VII. GARANTIA REAL SOBRE MERCADERIAS

42. El anteproyecto de Convención concede al ETT una garantía real sobre las mercaderías que ha tomado a su cargo por sus gastos y créditos relacionados con dichas mercaderías, lo que comprende el derrecho de retención de las mismas y de venderlas para satisfacer su crédito (artículo 5).

^{35/} Para precisar estas cuestiones, véase la Convención sobre la Prescripción en materia de Compraventa Internacional de Mercaderías (Nueva York 1974) (A/CONF.63/15) (Documentos Oficiales de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Prescripción en la Compraventa Internacional de Mercaderías, Publicación de las Naciones Unidas, No. de venta E.74.V.8).

43. Cuando estos derechos son ejercitados por el ETT pueden entrar en conflicto y chocar con los de la persona autorizada a recibir las mercaderías. Cabe preguntarse si es una buena solución. Por ejemplo, en los casos en que el ETT contratado por el transportista retiene las mercaderías hasta que éste le pague sus honorarios, puede tenerse al transportista por responsable de los perjuicios ante la persona autorizada para recibir las mercaderías, con lo que ésta quedaría suficientemente protegida. En cambio, si el ETT vende las mercaderías para satisfacer su crédito en contra del transportista por los honorarios impagos, la responsabilidad del transportista de pagar el perjuicio podría no constituir una garantía suficiente para la persona autorizada a recibir las mercaderías. Si, por el contrario, esos derechos de retención y venta son ejercitados por un ETT que ha sido contratado por la persona autorizada a recibir las mercaderías, o que actúa como su representante, puede ser lógico que esta persona sufra las consecuencias de la retención o venta, ya que habitualmente es ella quien responde por los créditos del ETT que han conducido a tales acciones (por ejemplo, el incumplimiento del pago de honorarios de almacenaje). Además, puede destacarse que, de todos modos, tales casos se presentan generalmente fuera del período de responsabilidad del transportista.

44. Con respecto a estos conflictos, puede señalarse que en el artículo 14 del anteproyecto de Convención se dispone que "La presente convención no modificará los derechos ni las obligaciones que puedan emanar de cualquier convenio internacional relativo al transporte internacional de mercaderías". Otro criterio podría ser reservar tales asuntos a la legislación nacional.

VIII. CUESTIONES NO TRATADAS EN EL ANTEPROYECTO DE CONVENCION

45. Además de la cuestión de si las normas uniformes deberían tratar la responsabilidad del ETT por retraso en la entrega de las mercaderías, varias otras cuestiones pertinentes a las operaciones y la responsabilidad de los ETT no se regulan en el anteproyecto de Convención. Entre éstas figuran, por ejemplo, las obligaciones del cliente, tales como de pagar los honorarios del ETT, y de informarle sobre la naturaleza de las mercaderías peligrosas, o instruirlo con relación a su custodia. No se alude tampoco a la facultad de los ETT de deshacerse de las mercaderías peligrosas. El anteproyecto de Convención no prevé tampoco la responsabilidad del ETT que se niega a aceptar las mercaderías para su custodia, con arreglo a un contrato celebrado con el cliente. La intención de los redactores del anteproyecto de Convención fue de preparar un esbozo que estableciera un conjunto mínimo de normas para reglamentar esencialmente la responsabilidad de los ETT, y supusieron que los detalles omitidos, como los que se acaba de mencionar, podrían incluirse en el texto en una etapa ulterior o subsidiariamente ser objeto de reglamentación mediante condiciones normalizadas que podría preparar una organización comercial interesada. ^{36/} A este respecto, puede señalarse que el Comité Marítimo Internacional ha estado preparando un conjunto de normas para su empleo por los ETT. La Secretaría de la CNUDMI se ha mantenido en contacto con el Comité Marítimo Internacional y le ha informado sobre las decisiones adoptadas por la CNUDMI en su 16° período de sesiones acerca del tema de la responsabilidad de los ETT.

^{36/} Informe explicativo, párr. 20.

IX. FORMA E INDOLE DE LAS NORMAS UNIFORMES

46. La gran disparidad que existe actualmente en las normas jurídicas que rigen la responsabilidad de los ETT surge de que las normas de la legislación nacional, así como las condiciones generales empleadas por los ETT, pueden no ser compatibles con los intereses de las partes en las condiciones comerciales modernas. Se puede conseguir la uniformidad en este campo velando por la uniformidad de los derechos nacionales mediante un convenio o ley modelo, y exigiéndose que las condiciones generales coincidan con estas normas uniformes. Aun cuando estas normas no tengan carácter imperativo (véase el párrafo 47, *infra*), la existencia de un marco jurídico oficial constituiría el mejor incentivo para que los ETT se atuvieran a él y legitimaría además las disposiciones de las condiciones generales que sean compatibles con las normas uniformes. Ello redundaría en beneficio tanto de los ETT como de sus clientes, ya que de otro modo las condiciones generales por sí solas, aun cuando estuvieran sustancialmente unificadas, podrían oponerse a normas imperativas de la legislación nacional, y las ventajas de los ETT en virtud de dichas condiciones generales unificadas (a saber, los límites de responsabilidad) correr el riesgo de no ser reconocidas por los tribunales de algunos sistemas jurídicos.

47. Otra cuestión es la de si las normas uniformes que figuran en un convenio o ley modelo deberían aplicarse a todos los ETT del Estado que es parte en el convenio o que promulga la ley modelo. Dentro del grupo de estudio del UNIDROIT que preparó el anteproyecto de Convención, se expresó el parecer de que si las normas uniformes eran de aplicación imperativa a todos los ETT de un Estado, los Estados podrían difícilmente vencer la presión de los intereses profesionales para no adherirse al texto. Se sugirió por tanto que se permitiera a los Estados que así lo desearan aplicar las normas uniformes sólo a los ETT que aceptaran someterse a ellas. Los partidarios de esta opinión consideraron que con este criterio se podría inducir a los ETT a "adoptar" el régimen uniforme previendo ciertos incentivos, como un régimen moderado de responsabilidad, un límite de responsabilidad difícil de vulnerar, el derecho de retención sobre mercaderías depositadas en poder del ETT y una menor probabilidad de que las condiciones generales que se ajustan a las normas sean dejadas sin efecto por un tribunal. Sin embargo, se decidió no complicar el anteproyecto de Convención en su etapa actual con la inclusión de una disposición sobre "adopción", sino más bien presentar las normas uniformes sin perjuicio de la forma que en definitiva se diera al texto. ^{37/} Se considera que la Comisión quizá desee también aplazar su decisión sobre la forma definitiva que correspondería dar a las normas uniformes hasta después que el grupo de trabajo al que se encomendará la labor de preparar los proyectos de texto concluya sus trabajos, oportunidad en que la Comisión podrá estar en mejor situación para decidir sobre el asunto, teniendo en cuenta los adelantos logrados en el proyecto.

^{37/} *Ibid.*, párr. 13.

X. LABOR FUTURA

48. Con respecto al procedimiento que se ha de seguir para elaborar las normas uniformes, un método podría ser que el grupo de trabajo al que se asigne la labor examine primero el anteproyecto de Convención del UNIDROIT teniendo presente la necesidad de decidir sobre los criterios que han de adoptarse con respecto a las cuestiones examinadas en este estudio, y proceda luego a elaborar el proyecto de un conjunto de normas uniformes sobre la base de un texto cuya preparación podría encomendarse a la Secretaría, una vez adoptadas las referidas decisiones.

49. En cuanto al grupo de trabajo al que se encomendaría la labor, puede mencionarse que el Grupo de Trabajo sobre prácticas contractuales internacionales ha terminado recientemente su labor relativa a una ley modelo sobre arbitraje comercial internacional, y estaría disponible para comenzar a trabajar sobre la responsabilidad de los ETT en el tercer trimestre de 1984. Cabe esperar que el grupo de trabajo pueda avanzar sin tropiezos y quizá elaborar un proyecto de una serie de normas uniformes en el transcurso de 1985.

Anexo I

DISPOSICIONES SELECCIONADAS DE LOS PRINCIPALES CONVENIOS INTERNACIONALES DE TRANSPORTE

<u>Convenio</u>	<u>Tipo de responsabilidad</u>	<u>Límite de responsabilidad por pérdida o daño de las mercaderías (por kilogramo)*</u>	<u>Plazo de prescripción</u>
<u>Transporte marítimo</u>			
Convenio Internacional para la unificación de Ciertas Reglas en materia de Conocimientos (1924) ("Reglas de La Haya")	Basado en las obligaciones e inmunidades de los artículos 3 y 4; en general, es una obligación de diligencia razonable	(No hay límite por kg: 100 libras esterlinas por bulto o unidad (párr. 5 del artículo 4)	1 año (párr. 6 del art. 3)
Reglas de La Haya, modificadas por el Protocolo hecho en Bruselas el 23 de febrero de 1968 ("Reglas de La Haya")	En lo esencial, como las Reglas de La Haya, <u>supra</u>	30 francos (Poincaré) (apartado a) del párr. 5 del art. 4)	1 año (párr. 6 del art. 3)

* El franco de Poincaré a que se alude en esta columna consiste en sesenta y cinco miligramos y medio de oro con ley de novecientas milésimas; el franco Germinal consiste en 10/31 gramos de oro con ley de novecientas milésimas. Los valores relativos de estas unidades son por lo tanto aproximadamente: 1 franco Germinal = 5 francos Poincaré. La mayoría de los convenios indicados en este cuadro contienen, ya sea en los propios convenios o en los protocolos, las equivalencias entre estas unidades y los Derechos Especiales de Giro (DEG); en general, 1 DEG = 15 francos Poincaré o 3 francos Germinal. Para los casos en que estas disposiciones no sean aplicables (por ejemplo, en el caso de un Estado que es parte en un convenio pero no en el protocolo en el que figura la disposición) no existe acuerdo internacional sobre el método de convertir el franco de Poincaré o el franco Germinal en las monedas nacionales. Esto ha conducido a disparidades en la conversión de los límites de responsabilidad que se expresan en estas unidades.

<u>Convenio</u>	<u>Tipo de responsabilidad</u>	<u>Límite de responsabilidad por pérdida o daño de las mercaderías (por kilogramo)</u>	<u>Plazo de prescripción</u>
Protocolo de enmienda del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos, de 25 de agosto de 1924, con las enmiendas introducidas por el Protocolo de 23 de febrero de 1968 (1979) (no ha entrado en vigor)	(No aplicable)	2 unidades de cuenta (DEG) (los países que no son miembros del FMI y que no pueden aplicar la disposición relativa al DEG pueden fijar el límite en 30 unidades monetarias (1 unidad monetaria equivale a 1 franco Poincaré) (art. II)	(No aplicable)
Convenio de las Naciones Unidas sobre el transporte marítimo de mercancías, 1978, Hamburgo ("Reglas de Hamburgo") (no ha entrado en vigor)	El porteador será responsable a menos que pruebe que él, sus empleados o agentes adoptaron "todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias" (párr. 1 del art. 5)	2,5 unidades de cuenta (DEG) (párr. 1 del art. 6) (los países que no son miembros del FMI y que no pueden aplicar la disposición relativa al DEG pueden fijar el límite en 37,5 unidades monetarias (1 unidad monetaria equivale a 1 franco Poincaré) (artículo 26)	2 años (artículo 20)
<u>Transporte aéreo</u>			
Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional (1929) ("Convenio de Varsovia")	El transportista es responsable (párr. 1 del art. 8): a) a menos que pruebe que él y sus agentes tomaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas (párr. 1 del art. 20), o b) a menos que pruebe que el daño fue ocasionado por un pilotaje negligente, por negligencia en la manipulación de la aeronave o durante el vuelo, y que en cuanto a los demás aspectos él y sus agentes tomaron todas las medidas necesarias para evitar el daño (párr. 2 del art. 20)	250 francos Poincaré (párr. 2 del art. 22)	2 años (artículo 29)

<u>Convenio</u>	<u>Tipo de responsabilidad</u>	<u>Límite de responsabilidad por pérdida o daño de las mercaderías (por kilogramo)</u>	<u>Plazo de prescripción</u>
Convenio de Varsovia enmendado por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955	Sólo la norma que figura en "(a)" del Convenio de Varsovia, <u>supra</u> (artículo 20)	250 francos (Poincaré) (párr. 2 del artículo 22)	2 años (artículo 29)
Protocolo de Montreal No. 4, que modifica el Convenio para la Unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional, firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929, enmendado por el protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955 (1975) (no ha entrado en vigor)	El transportista es responsable salvo que pruebe que la destrucción, pérdida o daño resultaron únicamente de un vicio inherente, etc., de un embalaje defectuoso hecho por una persona distinta del transportista, sus empleados o representantes, por un acto bélico o conflicto armado, o por un acto de autoridad pública relacionado con la entrada, salida o tránsito de la carga (artículo IV)	17 DEG (los países que no son miembros del FMI y que no pueden aplicar la disposición relativa al DEG pueden fijar el límite en 250 unidades monetarias (1 unidad monetaria equivale a 1 franco Poincaré) (artículo VII)	(no aplicable)
<u>Transporte por tierra</u>			
Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR) (1956)	El transportista es responsable (párr. 1 del artículo 17) salvo que pruebe que la pérdida o el daño fueron causados por acto ilícito o negligencia del demandante, por instrucciones del demandante no resultantes de acto ilícito o negligencia del transportista, por vicio inherente, o en circunstancias que el transportista no podía evitar y cuyas consecuencias no podía prever (párr. 2 del artículo 17); o a menos que pruebe que la pérdida o los daños provinieron de uno de los riesgos especiales enumerados (párr. 4 del artículo 17) (en general se presume, salvo prueba en contrario, que la pérdida o el daño provinieron de uno de estos riesgos especiales si el transportista establece que así podría haber sido (artículo 18)	25 francos Germinal (párr. 3 del artículo 23)	1 año; 3 años si hubo dolo (artículo 32)

<u>Convenio</u>	<u>Tipo de responsabilidad</u>	<u>Límite de responsabilidad por pérdida o daño de las mercaderías (por kilogramo)</u>	<u>Plazo de prescripción</u>
Protocolo del Convenio relativo al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera (CMR) (1978)	(No aplicable)	8,33 unidades de cuenta (DEG) (los países que no son miembros del FMI y que no pueden aplicar la disposición relativa al DEG pueden fijar el límite en 25 unidades monetarias (1 unidad monetaria equivale a 1 franco Germinal) (artículo 2)	(no aplicable)
<u>Transporte por ferrocarril</u>			
Acuerdo relativo al transporte internacional de mercancías por ferrocarril (SMGS) (1966)	El transportista es responsable salvo que pruebe que la pérdida o el daño resultaron de circunstancias que no podía evitar o cuyas consecuencias no podía prever, o a menos que resultasen de otras circunstancias enumeradas (artículo 22)	Precio de las mercaderías o valor declarado (artículos 24 y 25)	9 meses (artículo 30)
Convenio Internacional relativo al transporte de mercancías por ferrocarril (CIM) (1970)	En lo esencial, el mismo establecido por el Convenio CMR, <u>supra</u> (artículos 27 y 28)	50 francos Germinal (párr. 1 del artículo 31 y artículo 33)	1 año; 2 años si hubo dolo, fraude, etc. (artículo 47)
Disposición complementaria relativa al método de conversión del franco oro en virtud del Convenio CIM (1977)	(no aplicable)	3 francos = 1 DEG	(no aplicable)
Convenio relativo al transporte internacional por ferrocarril (COTIF), apéndice B (CIM) de 19 de mayo de 1980 (no ha entrado en vigor)	El mismo que en el Convenio CIM, <u>supra</u> (artículos 36 y 37)	17 unidades de cuenta (DEG) (párr. 2 del artículo 40 y artículo 42) (para los países que no son miembros del FMI y que no pueden aplicar la disposición relativa al DEG, la unidad de cuenta equivale a 3 francos Germinal (artículo 7)	El mismo que el fijado por el Convenio CIM (artículo 58)

<u>Convenio</u>	<u>Tipo de responsabilidad</u>	<u>Límite de responsabilidad por pérdida o daño de las mercaderías (por kilogramo)</u>	<u>Plazo de prescripción</u>
<u>Transporte Multimodal</u>			
Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías (1980) ("Convenio Multimodal") (no ha entrado en vigor)	En lo esencial, el mismo que se fija en las Reglas de Hamburgo, <u>supra</u> (artículo 16)	2,75 unidades de cuenta (DEG) (párr. 1 del artículo 17) (los países que no son miem- bros del FMI y que no pueden aplicar la disposición relativa al DEG pueden fijar el límite en 41,25 unidades monetarias (1 unidad monetaria equivale a 1 franco Poincaré) (artículo 31)	2 años (artículo 25)

Anexo II

TEXTO DEL ANTEPROYECTO DE CONVENCIÓN SOBRE EMPRESARIOS
DE TERMINALES DE TRANSPORTE

Preámbulo

LOS ESTADOS PARTES EN LA PRESENTE CONVENCIÓN,

HABIENDO RECONOCIDO la conveniencia de fijar de común acuerdo ciertas reglas relativas a los derechos y las obligaciones de los empresarios de terminales de transporte, y en particular a su responsabilidad;

HAN DECIDIDO celebrar una Convención a esos efectos y han acordado lo siguiente:

Artículo 1

DEFINICIONES

A los efectos de la aplicación de esta Convención:

1. Por "empresario de una terminal de transporte (ETT)" se entiende toda persona que, actuando en calidad distinta a la de transportista, se obliga, a título oneroso, a conservar las mercaderías antes, durante o después de un transporte, ya sea por acuerdo o por el hecho de tomar a su cargo tales mercaderías de manos de un cargador, transportista, expedidor o cualquier otra persona, con miras a ponerlas en poder de cualquier persona autorizada para recibirlas.

2. El término "mercaderías" comprende el contenedor, la paleta o cualquier elemento análogo de transporte o embalaje, si no ha sido suministrado por el ETT.

Artículo 2

AMBITO DE APLICACION

Esta Convención se aplica siempre que las operaciones a cargo del ETT:

- a) se ejecuten en el territorio de un Estado Contratante, y
- b) se relacionen en un transporte en el que el lugar de partida y el lugar de destino están situados en dos Estados diferentes.

Artículo 3

PERIODO DE RESPONSABILIDAD

1. El ETT será responsable de la custodia de las mercaderías desde el momento en que las toma a su cargo hasta que las entrega a la persona autorizada para recibirlas.

2. Si el ETT se ha comprometido a efectuar o hacer efectuar operaciones adicionales de descarga, carga o almacenamiento de las mercaderías, aun antes de tomarlas a su cargo o después de haberlas entregado, el período de responsabilidad se extenderá para abarcar asimismo tales operaciones.

Artículo 4

EMISION DE DOCUMENTO

1. El ETT, a petición de la otra parte contratante, extenderá un documento fechado en el que se acuse recibo de las mercaderías y se indique la fecha en que las tomó a su cargo.

2. En dicho documento se indicará toda inexactitud o insuficiencia de cualquier tipo relativa a la descripción de las mercaderías tomadas a cargo, en la medida en que esto pueda determinarse por medios de verificación razonables.

3. Ese documento da fe, salvo prueba en contrario, de la celebración del contrato de depósito de mercaderías y de la recepción de éstas según lo descrito en dicho documento.

4. Si las partes así lo acuerdan y la legislación nacional aplicable lo permite, el documento extendido por el ETT puede contener un compromiso por parte de éste de entregar las mercaderías contra la restitución del documento. Una cláusula del documento que prevea que las mercaderías se han de entregar a nombre de una persona determinada, a la orden, o al portador tiene el valor de tal compromiso.

5. Nada impide en la presente Convención la emisión de documentos por cualquier medio mecánico o electrónico, si no es incompatible con la ley del lugar donde se extiende el documento.

Artículo 5

GARANTIA REAL SOBRE LAS MERCADERIAS

1. El ETT tendrá un derecho de retención sobre las mercaderías que ha tomado a su cargo por el costo y las reclamaciones relacionados con dichas mercaderías, incluidos los honorarios y alquileres de almacenaje. Sin embargo, la presente Convención no afectará la validez que el derecho nacional reconoce a todo arreglo contractual que amplíe la garantía real del ETT sobre las mercaderías.

2. El ETT no podrá retener las mercaderías que ha tomado a su cargo si se le ofrece garantía suficiente por la suma reclamada o si se deposita una suma equivalente en poder de un tercero designado de común acuerdo o en una institución oficial del Estado en que se efectúan las operaciones por las que el ETT es responsable en virtud de la presente Convención.

3. El ETT puede previa notificación realizada de manera oportuna y adecuada, vender o hacer vender la totalidad o parte de las mercaderías por él retenidas, para obtener la suma necesaria para satisfacer su crédito.

Artículo 6

FUNDAMENTO DE LA RESPONSABILIDAD

1. El ETT será responsable de los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercaderías por las que responde en virtud de esta Convención, a menos que pruebe que él, sus empleados o representantes adoptaron todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho que provocó la pérdida o el daño, y sus consecuencias.
2. Si el ETT no entrega las mercaderías a petición de la persona autorizada para recibirlas en los 60 días consecutivos a dicha petición, la persona facultada para efectuar la reclamación por la pérdida de las mercaderías puede considerarlas perdidas.
3. Cuando la culpa o negligencia del ETT, sus empleados o representantes concurre con otra causa para ocasionar la pérdida o daño, el ETT será responsable sólo en la medida en que dicha pérdida o daño pueden atribuirse a esa culpa o negligencia, a condición de que pruebe el importe de la pérdida o de los daños que no le son imputables.

Artículo 7

LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD

1. La responsabilidad del ETT por los perjuicios resultantes de pérdida o daño de las mercaderías, con arreglo a lo dispuesto por el artículo 6, se limitará a una suma equivalente a 2,75 unidades de cuenta por kilogramo de peso bruto de las mercaderías perdidas o dañadas.
2. Por "unidad de cuenta" se entiende la unidad de cuenta mencionada en el artículo 13.
3. El ETT podrá pactar límites de responsabilidad superiores al previsto en el párrafo 1 del presente artículo.

Artículo 8

RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL

1. Las excepciones y límites de responsabilidad establecidos por la presente Convención serán oponibles a toda acción contra el ETT respecto de la pérdida o el daño de las mercaderías causados por cualquier acto u omisión dentro del ámbito de obligaciones del ETT previsto en esta Convención, independientemente de que la acción se funde en la responsabilidad contractual, la responsabilidad extracontractual o en otra causa.
2. Si dicha acción se ejercita contra un empleado o representante del ETT, si éste prueba que ha actuado en el ejercicio de sus funciones, podrá acogerse a las mismas excepciones y límites de responsabilidad que el ETT puede invocar en virtud de la presente Convención.
3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 9, el monto total de las reparaciones exigibles del ETT y de cualquiera persona mencionada en el párrafo 2 de este artículo no excederá de los límites de responsabilidad establecidos en la presente Convención.

Artículo 9

PERDIDA DEL DERECHO A LA LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD

1. El ETT no podrá acogerse a la limitación de la responsabilidad establecida en el artículo 7 si se prueba que la pérdida o el daño resultaron de un acto o una omisión del ETT realizada con intención de causar tal pérdida o daño, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendría la pérdida o el daño.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 8, el empleado o representante del ETT no podrá acogerse a la limitación de responsabilidad establecida en el artículo 7 si se prueba que la pérdida o el daño provinieron de un acto o una omisión de ese empleado o representante, realizada con intención de causar tal pérdida o daño, o temerariamente y a sabiendas de que probablemente sobrevendría la pérdida o el daño.

Artículo 10

AVISO DE LA PERDIDA O EL DAÑO

1. A menos que se dé por escrito al ETT aviso de pérdida o daño, especificando la naturaleza de la pérdida o el daño, a más tardar el primer día laborable siguiente al de la fecha en que las mercaderías hayan sido puestas en poder de la persona autorizada para recibirlas, esa entrega establecerá la presunción, salvo prueba en contrario, de que el ETT ha entregado las mercaderías tal como aparecen descritas en el documento emitido por el ETT o, si no se hubiere emitido ese documento, en buen estado.

2. Cuando la pérdida o el daño no sean aparentes, las disposiciones del párrafo 1 de este artículo se aplicarán igualmente si no se da aviso por escrito dentro de un plazo de 15 días consecutivos contados desde la fecha en que las mercaderías hayan sido puestas en poder de la persona autorizada para recibirlas.

3. Si el estado de las mercaderías ha sido objeto, en el momento en que se han puesto en poder de la persona autorizada para recibirlas, de un examen o inspección conjuntos por las partes, no se requerirá aviso por escrito de la pérdida o el daño que se hayan comprobado con ocasión de tal examen o inspección.

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

Artículo 11

PRESCRIPCION DE LAS ACCIONES

1. Toda acción prevista en esta Convención prescribirá si no se ha incoado un procedimiento judicial o arbitral dentro de un plazo de dos años.

2. El plazo de prescripción comenzará el día en que el ETT haya entregado las mercaderías o parte de ellas o, en caso de que no se hayan entregado las mercaderías, el último día del plazo mencionado en el párrafo 2 del artículo 6.

3. El día en que comienza el plazo de prescripción no estará comprendido en el plazo.

4. La persona contra la cual se dirija una reclamación podrá, en cualquier momento durante el plazo de prescripción, prorrogar ese plazo mediante declaración por escrito hecha al reclamante. Ese período podrá ser prorrogado nuevamente mediante otra declaración u otras declaraciones.

5. Salvo disposición en sentido contrario de otro convenio internacional aplicable, la acción de repetición que corresponda a la persona declarada responsable en virtud de esta Convención podrá ejercitarse incluso después de expirado el plazo de prescripción establecido en los párrafos anteriores. Siempre que se ejercite dentro del plazo fijado por la ley del Estado en que se incoe el procedimiento; no obstante, este plazo no deberá ser inferior a 90 días desde la fecha en que la persona que ejercite la acción de repetición haya satisfecho la reclamación o haya sido emplazada con respecto a la acción ejercitada contra ella.

Artículo 12

ESTIPULACIONES CONTRACTUALES

1. Toda estipulación del contrato de custodia de mercaderías celebrado por un ETT o de cualquier otro documento que haga prueba de dicho contrato será nula y sin efecto en la medida en que se aparte directa o indirectamente de las disposiciones de la presente Convención. La nulidad de esa estipulación no afectará a la validez de las demás disposiciones del contrato o documento que la incluya.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 de este artículo, el ETT podrá, mediante un acuerdo, ampliar la responsabilidad y las obligaciones que le incumben en virtud de la presente Convención.

Artículo 13

UNIDAD DE CUENTA Y CONVERSION

1. La unidad de cuenta a que se refiere el artículo 7 de la presente Convención es el Derecho Especial de Giro tal como ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional. Las cantidades mencionadas en el artículo 7 se expresarán en la moneda nacional de un Estado según el valor de esa moneda en la fecha del fallo o en la fecha acordada por las partes. La equivalencia entre la moneda nacional de un Estado Contratante que sea miembro del Fondo Monetario Internacional y el Derecho Especial de Giro se calculará según el método de evaluación aplicado en la fecha de que se trate por el Fondo Monetario Internacional en sus operaciones y transacciones. La equivalencia entre la moneda nacional de un Estado Contratante que no sea miembro del Fondo Monetario Internacional y el Derecho Especial de Giro se determinará de la manera que determine ese Estado.

2. El cálculo mencionado en la última oración del párrafo 1 se efectuará de manera que, en lo posible, exprese en la moneda nacional del Estado contratante el mismo valor real que en el artículo 7 se expresa en unidades de cuenta. Los Estados Contratantes comunicarán al depositario su método de cálculo en el momento de la firma o al depositar su instrumento de

ratificación, aceptación, aprobación o adhesión, y cada vez que se produzca un cambio en el método de ese cálculo.

Artículo 14

OTRAS CONVENCIONES

La presente Convención no modificará los derechos ni las obligaciones que puedan emanar de cualquier convenio internacional relativo al transporte internacional de mercaderías.

Artículo 15

INTERPRETACION DE LA CONVENCION

1. En la interpretación de esta Convención, se deberá tener en cuenta su carácter internacional y la necesidad de fomentar la uniformidad de su aplicación y la observancia del principio de la buena fe en el comercio internacional.

2. Las cuestiones relativas a asuntos regidos por esta Convención que no están expresamente previstas en ella han de resolverse con arreglo a los principios generales que le sirven de fundamento, o a falta de tales principios, de conformidad con la ley aplicable en virtud de las normas del derecho internacional privado.

Artículo Y

REVISION DE LAS CUANTIAS DE LIMITACION Y DE LA UNIDAD DE CUENTA

1. El Depositario convocará la reunión de una Comisión integrada por un representante de cada Estado Contratante para examinar el aumento o la disminución de las cuantías a que se refiere el artículo 7:

- a) A petición de, por lo menos [] Estados Contratantes, o
- b) Cuando hayan transcurrido cinco años desde que se abrió la Convención a la firma o desde que la Comisión se reunió por última vez.

2. Si la presente Convención entra en vigor después de transcurridos cinco años desde que se abrió a la firma, el Depositario convocará una reunión de la Comisión dentro del primer año siguiente a su entrada en vigor.

3. La Comisión adoptará las modificaciones por mayoría [] de sus miembros presentes y votantes.

4. El Depositario notificará a todos los Estados Contratantes cualquiera modificación adoptada de conformidad con el párrafo 3 de este artículo. La modificación se considerará aceptada al expirar un plazo de [6] meses después de haber sido notificada, salvo que, durante ese período, [un tercio] por lo menos de los Estados que eran Estados Contratantes en el momento de adoptarse la modificación por la Comisión hubiesen comunicado al depositario que no la aceptaban. Una modificación que se considera haber sido

aceptada con arreglo a este párrafo entrará en vigor para todos los Estados Contratantes [12] meses después de su aceptación.

5. Todo Estado Contratante que no haya aceptado una modificación estará sin embargo obligado por ella, salvo que ese Estado denuncie la presente Convención por lo menos un mes antes de la entrada en vigor de dicha modificación. Esa denuncia surtirá efecto cuando la modificación entre en vigor.

6. Cuando una modificación ha sido aprobada por la Comisión pero el plazo de seis meses para su aceptación no ha expirado aún, todo Estado que pase a ser Estado Contratante en esta Convención durante ese período estará obligado por la enmienda si ella entra en vigor. El Estado que pasa a ser Estado contratante en la presente Convención después de ese período estará obligado por cualquier modificación que haya sido aceptada con arreglo al párrafo 4.